

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 172 MARET 2013

MENGEJAR KETERTINGGALAN
DARI NEGERI SEBERANG

ALAT MUTAKHIR
UNTUK TERMINAL SEMI-OTOMATIS



ISSN:2252-4762

www.majalahdermaga.com

NEGERI BAHARI
SURAM SINARMU



*Selamat & Sukses
Selamat & Sukses
Selamat & Sukses
Selamat & Sukses*

APA SPORT MEET 2013
KONTINGEN PELABUHAN INDONESIA
RAIH JUARA UMUM

DERMAGA

SUSUNAN
DEWAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah
Sumitro A.B.Pemimpin Redaksi
Edi PriyantoRedaktur Pelaksana
CameliaKoordinator Liputan
& Fotografer
Wilis Aji WiranataAdministrasi
Ardella.T. D.Koordinator Distribusi
R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

Apa kabar pembaca ?

Sampailah kita pada bulan ketiga di tahun 2013 ini. Maret adalah bulan ketiga dalam Kalender Gregorian. Kata ini diambil dari bahasa Belanda "Maart" yang berasal bahasa Latin "Mars" yang dipercaya sebagai dewa perang Romawi. Mars juga diabadikan sebagai nama sebuah planet di Tata Surya. Tahukah Anda, pada awalnya, Maret adalah bulan pertama dalam Kalender Romawi. Akan tetapi, pada tahun 45 SM, Julius Caesar menambahkan bulan Januari dan Februari di depannya. Bulan ini memiliki 31 hari.

Salah satu moment istimewa di Bulan Maret adalah hari wanita sedunia. Setiap tanggal 8 Maret, seluruh perempuan di dunia memperingati Hari Perempuan Sedunia atau Women Day. Dijadikannya tanggal 8 Maret sebagai International Women Day, karena pada tanggal yang sama di tahun 1917, perempuan di Rusia, untuk pertama kalinya diberikan hak suara oleh pemerintah Rusia. Inilah yang menjadi tonggak awal peringatan bagi seluruh perempuan dunia.

Sebagaimana dikutip dari www.lbh-apik.or.id, Hari Perempuan Sedunia sesungguhnya merupakan kisah perempuan biasa menoreh catatan sejarah; sebuah perjuangan berabad-abad lamanya untuk dapat berpartisipasi dalam masyarakat, seperti juga kaum laki-laki. Ide untuk memperingati hari Perempuan Sedunia sebetulnya telah berkembang sejak seabad yang lalu ketika dunia industri ini sedang dalam masa pengembangan dan pergolakan, peningkatan laju pertumbuhan penduduk dan pemunculan paham-paham radikal. Yang jelas, peringatan hari wanita sedunia ini mengingatkan kita akan perjuangan kaum wanita dalam menyetarakan haknya dengan pria.

Bicara tentang penyetaraan, berbagai upaya di lakukan oleh Pelindo III guna menyetarakan taraf fasilitas dan kinerjanya agar dapat disetarakan dengan pelabuhan lain. Nominal yang dikucurkan untuk investasi pun tak tanggung-tanggung agar kinerja Pelindo III bisa terdongkrak dan dapat disetarakan dengan pelabuhan-pelabuhan di negara lain. Untuk pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong umpamanya, Manajemen Pelindo III menyiapkan anggaran dana senilai USD 162.579.599 atau setara dengan Rp1,5 Triliun guna memenuhi kebutuhan alat angkut dan angkut serta sistem operasi di sana. Dana tersebut diperuntukkan untuk pengadaan 10 unit *Ship to Shore Crane* (STS), 20 unit *Automated Stacking Crane* (ASC), 5 unit *Straddle Carrier* (SC), 50 unit *Automotive Terminal Trailer* (ATT), dan pengadaan *Terminal Operating System* (TOS). Ulasan tentang Teluk Lamong, kami angkat sebagai laporan utama di DERMAGA Edisi Maret ini.

Dari sisi Sumber Daya Manusia (SDM), ada laporan dari acara 11th APA sports Meet 2013 yang diselenggarakan di Manila, Filipina pada tanggal 25 Februari sampai dengan 2 Maret 2013. APA Sports Meet merupakan acara rutin 3 (tiga) tahunan yang diselenggarakan oleh APA dan untuk tahun 2013 ini merupakan kegiatan yang kesebelas kalinya yang diselenggarakan oleh Philipines Port Port Authority (PPA). Prestasi membanggakan berhasil ditorehkan oleh Kontingen pelabuhan Indonesia karena pada event itu Kontingen pelabuhan Indonesia berhasil keluar sebagai juara umum. Oleh-oleh dari Manila, bisa disimak di DERMAGA kali ini.

Masih banyak lagi artikel menarik yang bisa Anda simak di DERMAGA Edisi Maret ini. Saran, kritik dan kiriman artikel kami tunggu via email. Pantau terus juga kabar terbaru via DERMAGA online.

Selamat Membaca!



FENDER



KOMODITAS CURAH LAMPAUI TARGET

CARGODORING



MENGEJAR KETERTINGGALAN DARI NEGERI SEBERANG



CCTV 4
GATE IN HARI WANITA SEDUNIA 6

BEDAH 16 RUMAH DI CILACAP PELINDO III BUTUH Rp561 JUTA 7

PKBL PELINDO III SALURKAN Rp36,9 M.. 8

FENDER
BUPATI CILACAP TATTO S. PAMUDJI: MENDORONG TANJUNG INTAN MENUJU KELAS DUNIA 12

LOLO
PENGURUS BARU APBMI KALTENGSEL: KAMI AKAN SESUAIKAN TARIF 15



GALERI KEMERIAHAN HUT KE-24 MAJALAH DERMAGA 22

STEVEDORING
ALAT MUTAKHIR UNTUK TERMINAL SEMI-OTOMATIS 24



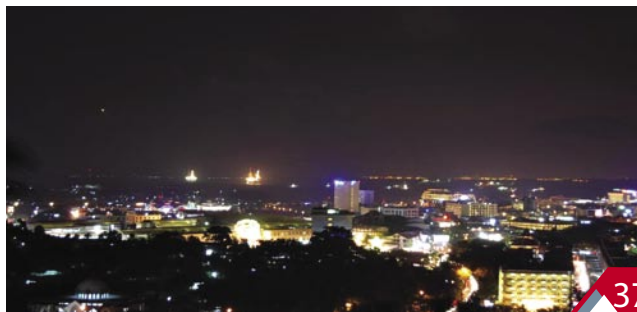


STEVEDORING

PENUHI KEBUTUHAN ALAT DAN SISTEM PELINDO *TEKEN* KONTRAK RP 1,5T20

20

BOOM



37

BATAM SATU MALAM

TROLLY



40

PELAYANAN ASURANSI KESEHATAN DENGAN “MANAGED CARE”



GARBARATA
OTPEL ATUR BONGKAR
MUAT HEWAN
TERNAK 26

GANTRY
CULTURE COST 28
NEGERI BAHARI
SURAM SINARMU 30
PEMANDUAN DAN
PENUNDAAN KAPAL . 32

HAULAGE
KONTINGEN PELABUHAN
INDONESIA
RAIH JUARA UMUM
11th ASEAN PORT
ASSOCIATION (APA)
SPORTS MEET 2013 35



BEHANDLE
KEPEMIMPINAN
BLUSUKAN DAN
EGALITER 42

RESENSI
PANDUAN LENGKAP
MENGUNAKAN IPAD . 44





Raker Kantor Pusat 2013

Dua minggu pasca pelaksanaan Rapat Kerja (Raker) tingkat General Manager di lingkungan Pelindo III, Senin dan Selasa akhir Februari lalu dilaksanakan Raker tingkat Senior Manager (SM) dan Kepala Biro (Kabi) di Kantor Pusat Pelindo III. Pada kesempatan itu dipaparkan mengenai capaian kinerja perusahaan selama tahun 2012 dan rencana kerja di tahun 2013. Raker SM dan Kabi sekaligus sebagai jawaban atas persoalan dan dukungan yang diminta oleh cabang-cabang Pelindo III di daerah.

Pelindo III Buka Akses Jalan Warga

Melalui Divisi Proyek Terminal Multipurpose Teluk Lamong, Pelindo III kembali menyalurkan bantuan bagi masyarakat sekitar proyek, Minggu awal pertengahan Februari lalu. Kali ini bantuan tersebut diwujudkan dalam bentuk pembuatan akses jalan (pavingisasi) bagi masyarakat di Kelurahan Tambak Osowilangun. Jalan tersebut merupakan jalan akses bagi warga untuk menuju ke pemukiman sekaligus akses ke makam sepanjang 636 meter dengan lebar sekitar 2,6 meter. Sebelum di paving, jalan akses bagi warga setempat masih berupa jalan tanah dan bebatuan. Proyek pavingisasi jalan akses bagi warga ini diprediksi akan selesai dalam waktu empat bulan ke depan dengan total biaya mencapai Rp550 juta.



Site Visit Terminal Multipurpose Teluk Lamong

Sehari setelah pelaksanaan Raker tingkat SM dan Kabi di Kantor Pusat Pelindo III, para GM yang hadir dalam Raker tersebut mendapat kesempatan untuk mengunjungi lokasi proyek pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL). Bagi para GM, ini merupakan pengalaman pertama mereka untuk melihat secara langsung lokasi dan proses pembangunan terminal yang digadang sebagai terminal modern pertama di Indonesia itu. Didampingi oleh Pemimpin Proyek TMTL beserta staf dan juga pelaksana proyek, para GM mendapat penjelasan mengenai tahapan-tahapan pembangunan TMTL. Kunjungan GM tersebut sekaligus sebagai bagian dari rangkaian pengenalan TMTL kepada seluruh insan Pelindo III yang telah dimulai seminggu sebelumnya. Kegiatan itu diikuti oleh pegawai di setiap direktorat Kantor Pusat Pelindo III.

Bizcard dan E-Tax Payment

Pelindo III Cabang Banjarmasin menggandeng Bank CIMB Niaga untuk memberikan kemudahan layanan dalam pembayaran jasa kepelabuhanan maupun pembayaran pajak bagi para pelanggan. Dengan bermodalkan kartu mirip ATM, pengguna jasa tidak perlu membawa uang tunai dalam jumlah besar untuk melakukan pembayaran jasa kepelabuhanan. Batas saldo dalam Bizcard ini dapat disesuaikan dengan keinginan masing-masing perusahaan pengguna jasa. Selain lebih mudah, layanan Bizcard dan E-Tax Payment diharapkan dapat memberikan rasa nyaman dan aman bagi pengguna jasa.



Penghargaan Pembina K3 Terbaik

Pelindo III Cabang Banjarmasin dinobatkan sebagai Pembina K3 Terbaik Kota Banjarmasin. Predikat itu disematkan kepada Pelindo III Cabang Banjarmasin merujuk pada konsistensi Pelindo III Cabang Banjarmasin dalam menerapkan K3 di lingkungan pelabuhan. Penghargaan diserahkan langsung oleh Walikota Banjarmasin Muhidin kepada General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin Toto Heli Yanto, Selasa pertengahan Februari lalu. Sebelumnya, tahun 2012 lalu Pelindo III Cabang Banjarmasin menerima penghargaan Bendera Emas K3 yang diserahkan langsung oleh Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Muhaimin Iskandar, di Jakarta.



TPS Peduli Perempuan

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) bekerjasama dengan PT Bhakti Karya Widya Sentosa (BKWS) memberikan pelatihan jahit sepatu bagi sedikitnya 25 orang yang merupakan pencari kerja perempuan dari kalangan kurang mampu. Pelatihan dilaksanakan selama 20 hari (13 Februari-7 Maret 2013) bertempat di pabrik sepatu PT Wangta Agung Surabaya (WAS). Direktur Utama TPS M. Zaini menyebutkan acara pelatihan tersebut sebagai bagian dari kegiatan Corporate Sosial Responsibility (CSR) yang secara rutin dilakukan oleh TPS. Para peserta pelatihan dinyatakan lulus pelatihan dan langsung diterima sebagai tenaga kerja jahit sepatu di PT Wangta Agung Surabaya.

Terminal Penumpang Sementara

Pelindo III Cabang Tanjung Perak mulai mengoperasikan terminal penumpang sementara menyusul rencana pembangunan terminal penumpang modern akan segera direalisasikan. Peresmian pengoperasian dilakukan langsung oleh General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Rismarture, Kamis pertengahan Februari lalu. Terminal penumpang sementara itu memiliki luas kurang lebih 5.060 m dan dapat menampung 2.500 penumpang. Beberapa fasilitas juga tersedia diantaranya ruang tunggu VIP, mushola, cafeteria/kios, ruang karantina, ruang menyusui, ruang kesehatan, alat metal detektor dan ruang merokok.



Penertiban Terminal Ro-Ro

Manajemen Pelindo III Cabang Tanjung Perak mulai menertibkan terminal Ro-Ro di Terminal Jamrud. Pemasangan portal dengan tinggi tertentu dilakukan di Terminal Jamrud Utara maupun Terminal Jamrud Selaran untuk membatasi muatan truk. Bukan itu saja, anggota Port Security dikerahkan untuk memeriksa muatan serta tiket kapal yang dimiliki oleh para angkutan truk. Pemeriksaan tiket dilakukan untuk memastikan truk-truk tersebut memiliki kepastian berangkat dari operator kapal. Hal itu tentunya akan mengurangi penumpukan antrean truk di terminal dan menghilangkan kesan kumuh dan semrawut.

Kunjungan Pertama Tahun 2013 MV Rotterdam di Tanjung Perak

KAPAL MV "Rotterdam" berbendera Netherland mengangkut 1.300 wisman, sandar di Terminal Penumpang Sementara Pelabuhan Tanjung Perak. Cruise Length Over All (LOA) 238 meter, GT 61.849 Ton dan draft 8,20 meter tersebut, dinakhodai Capt. Johannes Aart Mateboer, membawa 1.300 orang penumpang, dan 609 ABK yang 70% berasal dari Indonesia. Mereka disambut dengan tarian selamat datang "Reog Ponorogo", oleh Dinas Pariwisata Kota Surabaya dan musik tradisional Karawitan dari Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Dari Manajemen Pelindo III tampak menyambut Deputy GM Bambang Hasbullah, sedang Kantor Pusat diwakili S.M. Pelayanan Kapal Edy Mulyono. Kapal yang datang dari Pelabuhan Probolinggo tersebut merapat jam 06.30 dan bertolak menuju Singapura jam 13.00. Sebanyak 200 wisman menggunakan 5 bis melakukan Surabaya City Tour. Capt. Johannes Aart Mateboer menyampaikan bahwa untuk tahun 2014 mereka berencana akan kembali ke Pelabuhan Tanjung Perak dalam 3 kali kunjungan.***



Saipem Commercio Maritimo

Perusahaan asal Portugal itu menjalin kerjasama dengan Pelindo III terkait dengan pelayanan shorebase di Pelabuhan Tenau Kupang. Kerjasama itu meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan pada lokasi dermaga baru atau dermaga eksisting serta fasilitas pelabuhan, untuk digunakan secara terbatas/eksklusif dalam hal transshipment dan penimbunan pipa dan bahan-bahan proyek. Saipem Commercio Maritimo akan melakukan kegiatan lepas pantai di Selat Timor untuk pengembangan proyek Gas Ichthys di Australia.



HARI WANITA SEDUNIA

“ Hari Wanita Sedunia yang jatuh pada hari ini, Jumat, 8 Maret 2013 juga diperingati oleh Google. Mengapa diputuskan tanggal 8 Maret? Mari kita tengok sejenak sejarah Hari Perempuan Sedunia ini, yang tentu tidak terlepas dari peristiwa menyangkut kaum wanita. ”

Tahukah Anda bahwa Hari Wanita Sedunia ini sudah ada sejak awal ke-20. Saat itu berkembang era industrialisasi dan ekspansi ekonomi di dunia kerja. Kaum perempuan yang banyak bekerja di industri tekstil New York pada 8 Maret 1857 melakukan protes atas kondisi kerja yang buruk dan gaji yang rendah. Alhasil mereka pun bersitegang dengan polisi. Perkembangan selanjutnya kaum buruh perempuan ini kemudian membentuk serikat buruh dua tahun kemudian di bulan yang sama.

Kejadian paling tragis mengenai perjuangan buruh perempuan ini terjadi pada 1911 di sebuah pabrik triangle Shirtwaist yang mengakibatkan hilangnya nyawa sekitar 140 perempuan.

Tahun 1910, kaum sosialis internasional dari 17 negara mengadakan pertemuan di Copenhagen, Denmark, yang diantara agendanya adalah membahas tentang hak-hak asasi wanita yang sering diabaikan.

Pertemuan tersebut akhirnya memutuskan untuk membuat Hari Wanita Sedunia, agar hak kaum wanita lebih diperhatikan. Awalnya, Hari Perempuan Sedunia diperingati setiap tanggal 28 Februari.

Namun tahun 1920, peringatan tersebut tidak lagi diperingati, karena banyaknya konflik yang terjadi di dunia, termasuk perang. Baru pada tahun 1975, PBB kembali memelopori diperingatinya Hari Perempuan Sedunia kembali dan diputuskan jatuh pada tanggal 8 Maret.

Hari Wanita Sedunia 2013 yang diperingati hingga saat ini merupakan peringatan keberhasilan kaum hawa dalam mengubah kedudukannya di bidang ekonomi, politik serta sosial budaya.

Di Indonesia sendiri hari ini banyak diperingati oleh berbagai instansi dengan mengangkat topik penghapusan perdagangan manusia. Perdagangan manusia menjadi topik yang hangat akhir-akhir ini mengingat semakin mudahnya manusia mengakses dunia informasi. Seperti halnya baru-baru ini terjadi penyalahgunaan situs jejaring sosial untuk sarana ‘human trafficking’.

Selamat Hari Wanita Sedunia 2013. Semoga kaum wanita di seluruh dunia makin sejahtera dan mendapat hak-haknya secara adil. (Berlian1)

BEDAH 16 RUMAH DI CILACAP PELINDO III BUTUH Rp561 JUTA

“Rumah-rumah warga yang kami bedah sebelumnya merupakan rumah yang kami anggap kurang layak huni....”

Konsep berbeda ditawarkan Pelindo III Cabang Tanjung Intan, Cilacap, dalam menyalurkan dana bina lingkungan kepada masyarakat. Jika selama ini dana bina lingkungan disalurkan dalam bentuk uang tunai untuk kegiatan sosial kemasyarakatan seperti pembangunan sarana ibadah, sarana pendidikan, dan lain sebagainya, maka untuk kali ini sebagian dana yang tersedia digunakan untuk “membedah” rumah warga.

“Kali ini kami mencoba konsep berbeda, kami tetap menyalurkan uang tunai untuk perbaikan sarana ibadah dan lain sebagainya, akan tetapi tidak semua dana kita salurkan untuk itu, kita sisihkan untuk perbaikan rumah kurang layak huni,” jelas General Manager Cabang Tanjung Intan, Abdul Rofid Fanany saat di temui Majalah Dermaga, Jumat akhir Februari lalu.

Ifan begitu sapaan akrabnya menuturkan, untuk kegiatan bedah rumah pertama kalinya ini ada 16 rumah warga yang dibedah. Rumah tersebut dibongkar dan dibangun bangunan baru yang lebih layak huni. Seluruh rumah warga yang dibedah terletak di Desa Ujung Manik, Kecamatan Kawunganten, Kabupaten Cilacap, Jawa Tengah.

“Rumah-rumah warga yang kami bedah sebelumnya merupakan rumah yang kami anggap kurang layak huni, bangunan itu terbuat dari anyaman bambu serta bukan bangunan permanen, jika ada hujan atapnya bocor lantainya becek,” tambah Ifan.

General Manager berkepala plontos (gundul) itu mengaku pihaknya juga melakukan pembuatan penampungan air dan instalasinya serta tiga unit

sarana MCK di Desa Mandala, Kecamatan Jeruk Legi, Kabupaten Cilacap. Dana yang dikeluarkan untuk kegiatan bedah rumah dan pembangunan sarana MCK itu mencapai Rp561 juta.

Sementara itu, Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono yang ditemui saat peresmian rumah yang telah selesai dibangun menuturkan apa yang dilakukan Pelindo III ini merupakan wujud kepedulian kepada masyarakat kurang mampu. Bahkan, Wahyu menganggap apa yang dilakukan Pelindo III ini merupakan aksi nyata dalam membantu masyarakat karena dilakukan jauh dari lingkungan pelabuhan.

“Perkampungan ini letaknya 40 kilometer dari pelabuhan, bukan merupakan wilayah ring satu, tapi karena didasarkan niat untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, kegiatan ini kami lakukan dan akan kami jadikan contoh bagi cabang-cabang Pelindo III yang lain,” ungkapnya.



Sesudah

Bupati Cilacap, Tatto S. Pamudji yang turut hadir dalam peresmian itu memberikan apresiasinya kepada Pelindo III yang telah memperhatikan kehidupan warganya. Tatto mengungkapkan jika banyak perusahaan yang memiliki kepedulian seperti Pelindo III, dirinya menyakini bahwa masyarakat Indonesia pada umumnya dan masyarakat Cilacap pada khususnya akan memiliki kehidupan yang lebih baik.

“Bangsa kita ini adalah bangsa yang berlandaskan Pancasila, rasa kekeluargaan dan kebersamaan merupakan jiwa dari kehidupan sosial masyarakat kita, saya berharap apa yang dilakukan Pelindo III ini mampu mendorong perusahaan lain untuk ikut memperhatikan kehidupan saudara sebangsa dan setahan air yang masih berada dalam kekurangan,” jelas Tatto.(Berlian3)



Sebelum

PKBL PELINDO III SALURKAN Rp36,9 M

“Pelindo III selama tahun 2012 telah menyalurkan dana untuk Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) sebesar Rp36,9 miliar. Dana tersebut terbagi atas dana Program Kemitraan (bantuan modal usaha) sebesar Rp24,85 miliar dan dana Program Bina Lingkungan (hibah) sebesar Rp12,05 miliar.”



Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono bersama peserta pelatihan pengolahan hasil laut di Dukuh Ngliyep, Kecamatan Donomulyo, Kabupaten Malang.

PDirektur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono, menyatakan bahwa jumlah tersebut merupakan realisasi penyaluran dana PKBL di seluruh wilayah kerja Pelindo III di tujuh propinsi di Indonesia. Realisasi penyaluran dana PKBL tahun 2012 lebih kecil jika dibandingkan dengan tahun 2011 yang tercatat sebesar Rp37,5 miliar.

“Terjadi penurunan jumlah dana yang disalurkan untuk Program Kemitraan yang tadinya Rp28,38 miliar menjadi Rp24,85 miliar. Berbeda dengan Program Bina Lingkungan yang justru semakin meningkat dari Rp8,83 miliar menjadi Rp12,05 miliar,” jelas Wahyu Suparyono saat didaulat menjadi pembicara dalam acara Lokakarya Nasional Kerjasama Kelembagaan Pusat dan Daerah untuk Meningkatkan Kinerja Forum Pembangunan Melalui Program Tanggung Jawab Sosial, di Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Kamis akhir Februari lalu.

Penurunan penyaluran dana Program Kemitraan disebabkan oleh menurunnya jumlah mitra binaan yang mendapat bantuan modal usaha. Tahun 2011 lalu mitra

binaan yang memperoleh bantuan dana modal usaha sebanyak 804 mitra binaan, sedangkan pada tahun 2012 kemarin hanya tercatat sebanyak 690 mitra binaan.

“Ini bukan masalah dana yang tersedia untuk disalurkan, tetapi lebih kepada jumlah masyarakat yang membutuhkan bantuan modal usaha yang cenderung menurun,” katanya.

Selama lima tahun terakhir, total dana Program Kemitraan dan Bina Lingkungan yang disalurkan Pelindo III mencapai Rp139,12 miliar, terdiri dari dana Program Kemitraan sebesar Rp91,21 miliar dan dana Program Bina Lingkungan sebesar Rp47,91 miliar.

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan merupakan program yang dirancang oleh Kementerian BUMN dalam rangka ikut membantu meringankan beban pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan pemerataan pembangunan. PKBL diatur dalam Peraturan Menteri BUMN Nomor:Per-05/MBU/2007 tentang Program Kemitraan BUMN Dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan.

"Dana PKBL berasal dari penyisihan laba perusahaan setelah dikurangi pajak, besarnya masing-masing 2 persen dari laba, baik Program Kemitraan maupun Program Bina Lingkungan," tambah Wahyu.

Desa Binaan dan Pemberdayaan Masyarakat Lokal

Selama tahun 2012 kemarin, ada tiga wilayah yang secara khusus mendapatkan bantuan dari Pelindo III. Wilayah itu terdiri dari Kabupaten Sumba Timur, Kabupaten Malang, dan terakhir adalah Kabupaten Banyuwangi.

Bulan Agustus 2012 lalu, Kabupaten Sumba Timur mendapat bantuan berupa 25 unit mesin tempel perahu nelayan dan pukot serta dana bantuan rehabilitasi sekolah. Nilai bantuan untuk kabupaten yang berada di wilayah Nusa Tenggara Timur itu mencapai Rp517 juta.

Tak lama berselang, Pelindo III kembali menysasar perkampungan kurang produktif untuk diberikan bantuan modal maupun keterampilan. Kali ini sasaran penerima bantuan berada di pesisir pantai selatan Pulau Jawa. Suatu wilayah yang sangat jauh dan tidak ada kaitannya dengan kegiatan operasional pelabuhan. Bantuan diberikan bagi warga di Dukuh Ngliyep, Kecamatan Donomulyo, Kabupaten Malang.

Alasan Pelindo III memberikan bantuan bagi masyarakat disana, tak lebih karena sebagian besar warga di pesisir Pantai Ngliyep itu bermata pencaharian sebagai nelayan. Selama ini mereka menjual hasil tangkapan mereka masih berupa ikan segar. Manajemen Pelindo III menilai, jika hasil tangkapan yang mereka jual masih berupa ikan segar, hasil yang didapat dari penjualan ikan tersebut tidaklah banyak. Atas dasar itulah Pelindo III memberikan bantuan berupa pelatihan pengolahan ikan, peralatan memasak, hingga modal usaha dan cara melihat peluang pasar.



Pelindo III Berbagi Sehat, kegiatan pengobatan gratis bagi masyarakat.



Ilustrasi



(Kiri ke Kanan) Direktur Keuangan Pelindo III, Asisten Administrasi Pembangunan dan Kesra Banyuwangi, GM Pelindo III Cabang Tanjung Wangi

Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono memaparkan apa yang menjadi tujuan pemberian bantuan bagi masyarakat di pesisir Pantai Ngliyep itu adalah untuk membentuk jiwa wiraswasta masyarakat.

"Kami ingin merubah paradigma masyarakat di Pantai Ngliyep ini. Dari yang tadinya hanya sebatas nelayan, kini kita ajak juga untuk menjadi pengusaha. Istri para nelayan yang tadinya hanya dirumah menunggu suaminya pulang, kini mereka bisa memiliki kesibukan dengan mengolah ikan hasil tangkapan suaminya," kata Wahyu Suparyono menjelaskan.

Bukan hanya sebatas bantuan pelatihan dan modal saja, di Dukuh Ngliyep, Pelindo III juga membangun tempat penampungan hasil penangkapan ikan (rumah produksi). Saat itu juga, Dukuh Ngliyep dinyatakan sebagai desa binaan Pelindo III, sekaligus menjadi desa binaan yang pertama.

Wilayah ketiga yang mendapat bantuan khusus dari Pelindo III adalah Kelurahan Gombengsari, Kecamatan Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi. Potensi yang ada di wilayah tersebut adalah sebagian besar warganya merupakan pengrajin anyaman bambu, penghasil manisan dan kopi bubuk.

Sama seperti ketika di Dukuh Ngliyep, di wilayah itu Pelindo III juga memberikan pelatihan terkait dengan kewirausahaan dan keterampilan, serta pemberian bantuan alat-alat penunjang produksi. Bagi warga penghasil manisan dan kopi bubuk, bantuan alat yang diberikan berupa alat bantu pengemasan produk. Sedangkan bagi mereka yang menjalankan usaha anyaman bambu, Pelindo III memberikan bantuan mesin irat/penyerut bambu.

Satu buah ruang pamer (*show room*) dibangun sebagai pusat penjualan hasil kerajinan warga. Diharapkan dengan adanya pusat penjualan hasil kerajinan tersebut akan menarik minat masyarakat untuk melihat sekaligus berbelanja yang pada akhirnya akan meningkatkan omset penjualan. Kelurahan Gombengsari ini dinobatkan sebagai desa binaan Pelindo III yang kedua.

"Kami sedang menjajaki kemungkinan adanya desa binaan di tempat lain, ini kami lakukan untuk membantu meningkatkan taraf hidup masyarakat, khususnya mereka yang berada di kantong-kantong kemiskinan," jelas Wahyu mengakhiri. (Berlian3)



Kegiatan pembongkaran muatan curah kering di Pelabuhan Gresik

KOMODITAS CURAH LAMPAUI TARGET

“Pelabuhan Gresik didominasi bongkar muat curah kering/cair”

SAMPAI dengan awal tahun 1990, Pelabuhan Gresik masih dikenal sebagai salah satu gerbang masuk kayu log maupun olahan asal Kalimantan, Sulawesi bahkan Papua, yang diangkut dengan kapal-kapal Pelayaran Rakyat (Pelra). Para penjelajah samudera yang kebanyakan berasal dari suku Bugis ini, dengan ketekunan orang-orang berjiwa saudagar, melayarkan kapal-kapal mereka hingga ke pelosok pulau terpencil yang tak mungkin dijangkau oleh kapal barang maupun kapal penumpang berukuran besar. Mereka berlayar dari Jawa mengangkut bahan-bahan kebutuhan pokok yang sangat dibutuhkan masyarakat di daerah-daerah terpencil, sedang kembalinya mengangkut komoditas kayu bulat maupun olahan yang sangat dibutuhkan untuk pembangunan properti di Jawa, maupun sebagai barang mentah serta olahan untuk ekspor.

Peran sebagai pangkalan pelra terus berlangsung hingga tahun 90-an, utamanya ketika bisnis kayu asal Kalimantan sedang marak. Namun ketika pemerintah mulai memerangi illegal logging dan bisnis “main kayu” kian lesu, Pelabuhan Gresik juga ikut mengalami deklinasi. Kondisi ini diperparah dengan penafsiran seihak terhadap UU Otonomi Daerah, yang diartikan dengan penafsiran: Pemerintah Kabupaten memiliki kewenangan dalam pengoperasian pelabuhan.

Namun ketika dilaksanakannya UU Otonomi Daerah, Pelabuhan Gresik ikut terkena imbasnya. Berdasar penafsiran terhadap klausul bahwa Pemerintah Kabupaten mempunyai hak untuk ikut mengelola daerah pantai sampai sejauh 4 mil, terjadilah usaha pengambilalihan kewenangan pengoperasian terhadap tujuh Dermaga Khusus pada awal tahun 2000-an. Akibatnya PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik sempat kehilangan peluang masuknya pendapatan usaha hingga sekitar Rp.8 miliar/tahun.

Dipicu Industri

Lewat proses uji meteriil terhadap Keputusan Menteri Dalam Negeri yang pada prinsipnya membatalkan Peraturan Daerah Kabupaten Gresik tentang pengambilalihan operasional Dermaga Khusus, dan dikeluarkannya fatwa yang membenarkan kebijakan yang diambil oleh Menteri Dalam Negeri, kondisi Pelabuhan Gresik tak juga kunjung kembali kepada kondisinya yang normal.

Namun berbareng dengan itu, Manajemen Pelindo III yang mulai berfikir untuk mengembangkan Pelabuhan Tanjung Perak sejak pertengahan tahun 90-an, secara berangsur mulai memindahkan kegiatan bongkar muat curah kering ke Gresik.

Bermula dengan pemindahan kegiatan bongkar muat batubara dari Pangkalan Nilam ke Gresik, kemudian juga dilakukan relokasi kegiatan bongkar muat kayu log maupun ke pelabuhan tua peninggalan Sunan Giri ini. Dengan makin tingginya kepercayaan pengguna jasa, maka handling berbagai macam komoditas mulai dari batu kapur hingga curah cair, kian meramaikan Pelabuhan Gresik.

“Pertumbuhan investasi di Kabupaten Gresik yang bertitik berat kepada industri menyebabkan mulai banyak investor yang melirik lahan pelabuhan untuk mendirikan fasilitas pengolahan barang jadi maupun menimbun bahan pemasok kebutuhan pabrik-pabrik yang ada di hinterland. Akibatnya, saat ini lahan Pelabuhan Gresik sudah menjadi kian padat” ujar General Manager Pelindo III Cabang Gresik Mahmud Syamsudin kepada Reporter Dermaga.

Terkait dengan keterbatasan dan kian padatnya lahan pelabuhan, sementara kebutuhan untuk pengembangan juga kian mendesak, Manajemen Pelabuhan Gresik memilih mengoptimalkan lahan untuk membangun fasilitas. Termasuk didalamnya melakukan redesain peruntukan tambatan bagi beberapa kapal tertentu. Sedang untuk memfasilitasi kian meningkatnya permintaan tambatan kapal-kapal pengangkut batubara maupun pemindahan kegiatan bongkar muat hasil kayu, maka sejak beberapa waktu lalu sudah mulai dilakukan kajian untuk segera menambah dermaga,

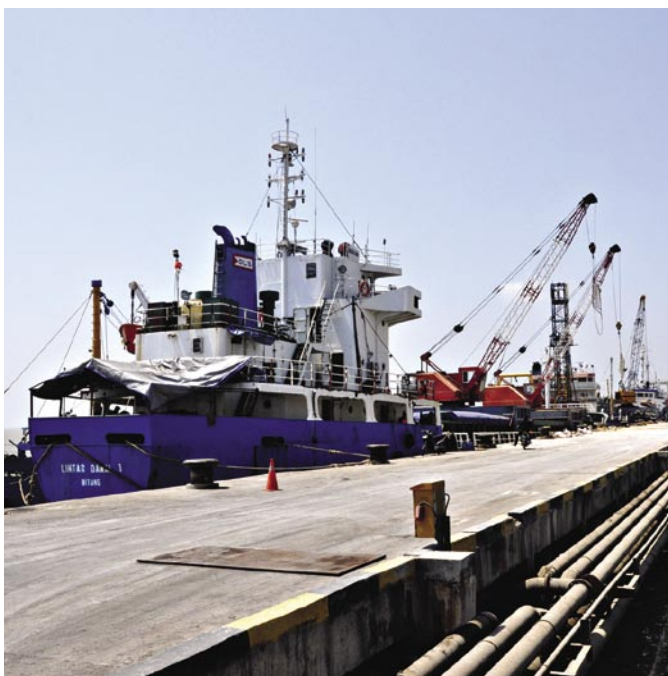
“Agaknya relokasi beberapa jenis komoditas dari Tanjung Perak ke Pelabuhan Gresik, menumbuhkan peluang yang lebih positif bagi cabang ini. Apalagi, dengan beroperasinya Terminal Curah Kering, maka bongkar muat batubara makin menjadi salah satu sumber pendapatan kami. Dari tahun ke tahun, jumlah komoditas batubara dan barang curah kering lainnya, makin meningkat. Disusul pula dengan kian signifikannya



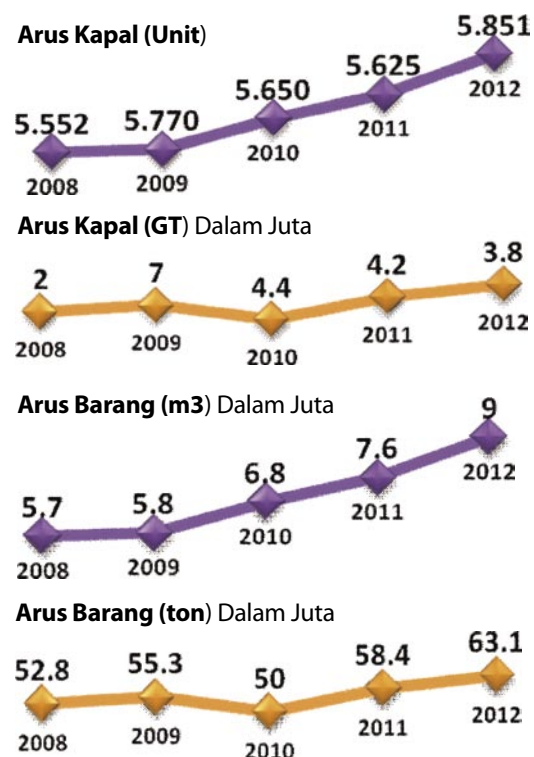
Kegiatan handling curah kering di Pelabuhan Gresik

handling curah cair, mengakibatkan Pelabuhan Gresik seakan menjadi *dedicated port* untuk komoditas curah. Padahal dalam kenyataan, masih banyak komoditas lain yang keluar masuk melalui Pelabuhan Gresik” tutur Manager Pelayanan Terminal Pelindo III Cabang Gresik Imran Rasidi kepada Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Dalam rangka meningkatkan kinerja, sejak 1 Januari 2012 Pelindo III Cabang Gresik mulai menyelenggarakan layanan jasa bongkar muat di terminal curah kering, yang operasionalnya ditangani oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) Pelindo III sendiri. (Nilam)



Fasilitas Dermaga Pelabuhan Gresik



BUPATI CILACAP TATTO S. PAMUDJI:

MENDORONG TANJUNG INTAN MENUJU KELAS DUNIA

“Pemekab Cilacap berkomitmen dukung pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan agar menjadi pelabuhan internasional”

“S ECARA obyektif harus diakui bahwa Pelabuhan Tanjung Intan punya potensi besar. Dengan kebijakan Pemerintah Kabupaten (Pemkab) yang pro investasi, ditambah dengan posisinya sebagai satu-satunya pelabuhan umum yang terletak di sisi selatan Pulau Jawa dan mempunyai akses pelayaran langsung ke beberapa negara tetangga, para pemangku kepentingan di pelabuhan harus berusaha keras menjadikan Tanjung Intan sebagai gerbang selatan perekonomian Jawa Tengah” jelas Bupati Cilacap TATTO S. PAMUDJI menjawab pertanyaan Reporter Dermaga tentang masa depan pelabuhan yang berada di wilayah yang dipimpinnya.

Menjelaskan strategi yang bakal ditempuh untuk lebih memajukan pelabuhan Tanjung Intan, Tato menyebutkan: yang utama adalah mengencakan iklim investasi yang berorientasi dalam menumbuhkan industri yang berorientasi ekspor. Antara lain mendorong para eksportir barang galian untuk mengolah komoditasnya tidak hanya dalam bentuk bahan baku, tetapi harus mengolahnya lebih dulu, yang akan memberi nilai tambah untuk beberapa sektor usaha. Antara lain



Bupati Cilacap,
Tatto S. Pamudji

membuka kesempatan kerja bagi SDM yang ada di daerah, memicu meningkatnya kinerja pelabuhan dan mendapatkan laba dari harga barang jadi yang tentu lebih tinggi dibanding dengan harga ekspor raw materials.

Dalam rangka mendukung kebijakan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Bupati Cilacap berjanji akan memberi berbagai insentif bagi para eksportir yang bermaksud membangun instalasi penolahan produk di daerah itu. Antara lain berupa kemudahan perijinan, penyediaan lahan yang ditopang akses jalan menuju ke sumber penyedia bahan maupun ke pelabuhan, tenaga kerja yang melimpah termasuk yang memiliki kualifikasi sebagai tenaga kerja terdidik. Yang tak kalah pentingnya adalah menciptakan suasana kondusif dengan stabilitas keamanan dan politik.

Membangun Desa

Jabatan bupati, baru beberapa bulan dipangku oleh Tato, tetapi tidak berarti ia merupakan orang baru di Cilacap. Sebelumnya, ia adalah wakil bupati, yang maju dan memenangi pemilihan kepala daerah,



Pintu masuk menuju Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap

berhadapan dengan kontestan lain yang dikenal tangguh. Banyak kalangan yang menilai, bahwa selama menjabat sebagai orang nomor dua di Cilacap, Tato yang dikenal suka berbicara dengan gaya “cablaka” (to the point) itu, sudah memiliki peran besar dalam menjalankan roda birokrasi di daerah tersebut.

“Dengan motto yang menjadi sasaran utama Pemprov Jateng untuk “tilik desa – mbangun desa”, diamanatkan agar para pejabat di semua lapisan pemerintahan jangan hanya duduk di belakang meja dan menerima laporan, tetapi harus berani masuk desa sampai tempat terpencil sekalipun, guna mengetahui kondisi sebenarnya yang terjadi di wilayahnya. Setelah mendapatkan data dan fakta otentik, harus segera melakukan “action” dengan membangun desa yang merupakan basis utama wilayah. Dalam upaya membangun desa, harus didasari pada potensi yang terdapat di desa itu sendiri, jangan malah memaksakan proyek yang tidak menyangkut kepentingan masyarakat dan desa itu sendiri. Sebab kalau itu yang dilakukan, masyarakat tidak akan mendukung karena merasa tak ada kaitannya dengan kepentingan mereka. Contohnya, untuk masyarakat yang menghuni pantai, jangan diajak menanam jagung atau masyarakat pegunungan membuat kolam ikan, yang selain asing bagi mereka, dukungan lingkungannya juga akan minim. Dengan cara itu diharapkan terjadinya peningkatan perekonomian masyarakat dan menjadikan mereka lebih sejahtera, hingga tidak akan tertarik mencari kehidupan di kota-kota besar” tutur Bupati Cilacap menjelaskan straginya dalam mendorong iklim pembangunan.

Mengenai masih terdapatnya jalan-jalan yang dalam kondisi buruk di Kabupaten Cilacap, Bupati mengatakan: “Itu memang merupakan salah satu PR yang harus segera kami tangani, karena dengan adanya jalan-jalan yang mulus sampai ke desa-desa maka angkutan perekonomian dan mobilitas penduduk akan lebih meningkat. Tetapi harus diketahui, bahwa saya mulai menjabat sebagai bupati tatkala datangnya musim hujan yang memperlambat upaya peningkatan mutu jalan. Selain itu, di Kabupaten Cilacap selain terdapat jalan kabupaten yang menjadi tanggung jawab kami, terdapat beberapa ruas jalan yang menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, juga ada jalan provinsi. Untuk memelihara dan membangun jalan-jalan tersebut harus ada kebijakan lintas instansi. Tetapi kami berjanji begitu masuk musim kemarau, jalan-jalan yang menjadi bagian tanggung jawab kabupaten akan segera kami kebut perbaikannya”.

Gerbang Ekonomi

Bupati Cilacap juga menjelaskan bahwa fihaknya sangat konsern mendukung pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan, yang dinilai merupakan gerbang ekonomi yang sangat penting bagi sisi selatan Provinsi Jawa Tengah. Selain dikenal sebagai pelabuhan untuk impor BBM, *raw sugar*, pasir besi dan bahan-bahan penunjang lain, Tanjung Intan juga menjadi pintu ekspor untuk semen, klinker, terigu, sedang untuk angkutan domestik terdapat batubara yang menjadi kebutuhan utama Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Cilacap.

“Dengan potensi industri kerajinan, makanan olahan dan hasil kayu di sekitar Kabupaten Cilacap, sudah waktunya kalau pelabuhan ini membuka layanan petikemas



Aktivitas bongkar muat curah kering di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap

“Dengan potensi industri kerajinan, makanan olahan dan hasil kayu di sekitar Kabupaten Cilacap, sudah waktunya kalau pelabuhan ini membuka layanan petikemas, agar komoditas ekspor dari Cilacap, Banyumas, Purbalingga dan Kebumen tidak lagi dikapalkan lewat Semarang atau Jakarta. Karenanya kami mengimbau agar perusahaan pelayaran berani membuka jalur rintisan pelayanan petikemas untuk ekspor/impur maupun domestik lewat Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Kalau soal kesiapan dalam menyiapkan fasilitas maupun peralatan bongkar muat, kami percaya PT Pelindo III cukup memiliki kemampuan untuk itu” ujar Bupati Cilacap pula.

Terkait dengan ekspor pasir besi yang dalam beberapa bulan di tahun 2012 sempat terhenti, Bupati Cilacap menyatakan agar para pengusaha cepat menyesuaikan diri dengan apa yang dikehendaki pemerintah. Selain itu, guna mencegah munculnya resistensi masyarakat, para pengusaha harus melakukan sosialisasi dengan lingkungan tempatnya mengeksploitasi bahan galian tersebut. Mereka harus membuktikan bahwa dampak atas lingkungan fisik akan dapat diminimalisir, dan masyarakat setempat juga akan ikut mendapatkan manfaat besar bagi kesejahteraan mereka.

Kembali Bergairah

Seperti diketahui, dengan keluarnya Peraturan Menteri Energi & Sumber Daya Mineral (Permen ESDM) No.7 tahun 2012 tentang peningkatan nilai rambah mineral dan larangan ekspor produk-produk pertambangan jenis tertentu dalam kondisi mentah, ada awalnya dianggap sebagai vonis mati bagi pengusaha yang bergerak di sektor penambangan dan ekspor pasir besi. Dalam Peraturan Menteri ESDM ini, ditentukan bahwa setiap jenis komoditas tambang mineral logam tertentu wajib diolah dan atau dimurnikan lebih dulu, sesuai dengan batasan minimal pengolahan dan atau pemurnian. Setiap jenis komoditas tambang mineral bukan logam tertentu juga wajib diolah sesuai batasan minimum pengolahan.

“Akibat terbitnya Permen ESDM tersebut, pada bulan Juni dan Juli tahun 2012 lalu di Pelabuhan Tanjung Intan tak ada kegiatan ekspor pasir besi sama sekali. Padahal pada tahun 2011 volume



Aktivitas bongkar muat curah kering di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap

ekspor pasir besi lewat pelabuhan ini masih tercatat 1.457.069 ton” jelas General Manager Pelabuhan III Tanjung Intan Abdul Rofid Fanani dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Kendati sempat terhenti, tetapi sejak November 2012 kegiatan ekspor pasir besi dari Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap kembali menunjukkan gairah. Kalau pada bulan November tercatat realisasi ekspor teratat sebanyak 87.190,720 ton, pada Desember kembali meningkat sampai 132.194,526 ton, hingga total ekspor selama tahun 2012 lalu mencapai 1.394.590,458 ton. Bahkan pada Januari 2013 sudah teraliris ekspor pasir besi sejumlah 139.739,120 ton.

Kembali bergairahnya eksportasi hasil tambang pasir besi di Tanjung Intan tersebut, dipicu oleh adanya pengecualian agar pasir besi bisa diekspor dengan persyaratan tertentu. Di antara persyaratan yang wajib dipenuhi adalah:

- Eksportir harus memiliki Clear And Clear (CNC)
- Eksportir harus memiliki lahan khusus yang ditambang
- Eksportir harus memiliki ijin selaku eksportir terdaftar serta memiliki surat ijin perusahaan ekspor

Menurut Bupati Cilacap, ketentuan tersebut hanya merupakan jalan keluar sementara, untuk kedepan para eksportir harus siap membangun pabrik pengolahan untuk pemurnian komoditas ekspor pasir besi, agar terdapat nilai tambah.

Disamping terjadinya peningkatan eksportasi pasir besi, menjelang akhir tahun 2012 Pelabuhan Tanjung Intan juga kian diramaikan handling berbagai macam komoditas, yang meningkatkan jumlah kunjungan kapal. Kunjungan kapal dalam secara total teratat 1.923 unit/21.735 Gross Tonnage (GT). Sedangkan arus barang yang melalui Pelabuhan Tanjung Intan selama tahun 2012 tercatat 5.796.216 ton dan 21.049.834 ton/liter. (Nilam)



Aktivitas bongkar muat curah kering di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap

PENGURUS BARU APBMI KALTENGSEL:

KAMI AKAN SESUAIKAN TARIF

“Tarif akan kami sesuaikan, nanti tarif bongkar muat masing-masing daerah akan berbeda”



Pengurus APBMI Kalimantan Tengah-Kalimantan Selatan

Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) Kalimantan Tengah dan Selatan (Kaltengsel) akan melakukan pembahasan mengenai penyesuaian tarif bongkar muat di wilayahnya. Hal itu disampaikan Ketua DPW APBMI Kaltengsel, Djumadri Masrun, disela-sela acara pelantikan pengurus baru DPC APBMI Kuala Kapuas-Pulang Pisau, dan Ketua DPC APBMI Sampit-Kumai, Kamis pertengahan Februari lalu.

Menurut Djumadri, hal itu perlu dilakukan mengingat kinerja bongkar muat di wilayah kerjanya pada tahun 2012 lalu khususnya Banjarmasin mencapai 80 Juta Ton.

“Tarif akan kami sesuaikan, nanti tarif bongkar muat masing-masing daerah akan berbeda,” kata Djumadri saat ditemui di lokasi pelantikan di Hotel A Banjarmasin.

Penyesuaian tarif akan didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No KM.35 tahun 2007. Peraturan tersebut mengatur tentang pedoman perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang barang dari dan ke kapal di pelabuhan.

Pada waktu yang bersamaan, General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin, Toto Heli Yanto menyambut positif rencana penyesuaian tarif di wilayah Kaltengsel. Menurutnya, dengan adanya penyesuaian tarif diharapkan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dapat melakukan investasi fasilitas pendukung kegiatan bongkar muat.

“Kerja keras kita juga harus diimbangi dengan fasilitas pendukung agar kerja keras itu menjadi maksimal,” kata Toto.

Toto menyebutkan capaian kinerja bongkar muat tahun 2012 lalu yang mencapai 80 Juta Ton merupakan kerja keras seluruh anggota APBMI. Sinergi antara pemilik fasilitas pelabuhan dengan para anggota APBMI menjadi kunci kesuksesan tersebut.

Pihaknya tidak menampik jika selama ini hubungan antara Pelindo III Cabang Banjarmasin selaku pemilik fasilitas pelabuhan dengan para PBM berlangsung sangat baik. Terlebih Pelindo III Cabang Banjarmasin merupakan salah satu anggota dari APBMI Kaltengsel.



GM Pelindo III Cabang Kumai Bambang Fry



GM Pelindo III Cabang Banjarmasin Toto Heli Yanto

“Hubungan kami disini sangat harmonis, walaupun Pelindo III selaku pemilik fasilitas dan juga PBM tidak menjadikan kami arogan, kami tetap berbagi dengan PBM lain, sesuai dengan kesepakatan bersama,” tambahnya.

Hubungan baik yang terjalin antara Pelindo III Cabang Banjarmasin dengan APBMI diakui oleh Ketua DPP APBMI, Bambang K Rachwadi. Rachwadi mengatakan dengan sinergi yang baik segala permasalahan akan dapat diatasi sehingga diharapkan mampu mendongkrak produktivitas bongkar muat di Kaltengsel.

“Saya melihat disini khususnya Banjarmasin, hubungannya antara Pelindo III dengan APBMI sangat bagus, semoga ini bisa menular ke wilayah lain,” terangnya. (Berlian3)



Pasir Panjang Terminal, PSA Singapore Terminals

MENGEJAR KETERTINGGALAN DARI NEGERI SEBERANG

“ Kita harus jujur mengakui bahwa kita masih di belakang negara berkembang lainnya soal infrastruktur. Hampir semua jenis infrastruktur,” Kata Wapres Boediono “

Diakui atau tidak, sebagai negara yang terbilang cukup besar, Indonesia masih tertinggal dari beberapa negara lain di dunia. Jangankan di kawasan regional Asia, di lingkup Asia Tenggara saja Indonesia masih tertinggal dari negeri tetangga, Singapura, Malaysia, bahkan Thailand, dan Brunei Darussalam.

Peringkat daya saing global yang dirilis oleh Universitas Columbia di Amerika Serikat bagi Forum Ekonomi Dunia (WEF) September 2012 lalu, menunjukkan peringkat daya saing Indonesia berada pada peringkat ke 50 dari 144 negara. Tertinggal dari negara ASEAN lain seperti Malaysia yang berada di posisi 25, Thailand di posisi 38, Brunei Darussalam di posisi 28, dan Singapura yang bertengger di puncak kedua dunia.

Beberapa aspek yang dinilai untuk menentukan peringkat tersebut antara lain infrastruktur, stabilitas makroekonomi, kesehatan dan pendidikan dasar, lapangan kerja, derajat perkembangan teknologi, dan besarnya pasar.

Terlihat bahwa infrastruktur menjadi salah satu indikator yang mempengaruhi daya saing global Indonesia di mata dunia. Infrastruktur Indonesia memang tertinggal dari negara lain, setidaknya itulah diakui oleh petinggi negeri ini dan beberapa pihak yang berkepentingan.

“Kita harus jujur mengakui bahwa kita masih di belakang negara berkembang lainnya soal infrastruktur. Hampir semua jenis infrastruktur,” kata Wapres Boediono ketika membuka Indonesia Investment Summit 2012 di Jakarta, seperti di kutip Media Indonesia, November 2012 lalu.

Akibat infrastruktur yang tertinggal, dalam beberapa aspek perekonomian Indonesia telah dirugikan. Investor asing cenderung menanamkan modal usahanya ke negara yang telah siap, seperti Singapura ataupun Malaysia. Selain itu, keterbatasan infrastruktur juga menjadikan harga barang-barang kebutuhan pokok susah untuk dikendalikan. Masalah klasik seperti distribusi barang, masih menjadi penyebab tingginya harga barang di tangan konsumen.

Tingginya harga barang karena faktor distribusi logistik menjadikan indek performa logistik (LPI) Indonesia pada tahun

2012 lalu berada pada posisi 59 dari 155 negara. Data yang dirilis oleh The World Bank itu menempatkan Singapura pada posisi pertama, Malaysia di urutan ke-29, Thailand di nomor 38, bahkan Filipina dan Vietnam berada pada peringkat yang lebih baik dari kita. Filipina di urutan ke-52 dan Vietnam di urutan ke-53.

Peringkat terbaik yang berhasil diukir Indonesia terjadi di tahun 2007 silam. Saat itu peringkat LPI Indonesia berada pada posisi 43 dari 150 negara. Berselang tiga tahun kemudian, Indonesia gagal mempertahankan posisi tersebut yang mengakibatkan LPI Indonesia merosot ke posisi 75 dari 155 negara di tahun 2010.

Kendala di darat

Distribusi barang menggunakan akses darat masih terkendala ketersediaan jalan yang belum sebanding dengan jumlah kendaraan. Alhasil, kemacetan terjadi dimana-mana. Belum lagi di wilayah pinggiran ataupun juga wilayah Indonesia Timur, ketersediaan jalan raya belum memadai. Penggunaan kereta api sebagai sarana alternatif pengiriman barang untuk memecah kebuntuan di jalan juga belum maksimal. Lagi-lagi ketersediaan sarana dan prasarana menjadi penghalang.

Ketersediaan armada kereta api dan stasiun khusus barang dinilai belum mencukupi. Walaupun memang saat ini sudah ada angkutan kereta api pengangkut petikemas, BBM, pupuk, semen, dan barang-barang lainnya, akan tetapi semua itu masih dianggap belum mencukupi. Masih banyak barang yang musti diangkut. Hal itu masih terlihat dengan masih banyaknya barang yang diangkut dengan menggunakan truk-truk besar daripada menggunakan kereta api. Kendala lain adalah tidak semua wilayah di Indonesia terjangkau oleh angkutan kereta api.

Pakar statistik Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Kresnayana Yahya seperti dikutip www.centroone.com menyebutkan, penggunaan kereta api sebagai sarana pengiriman barang dinilai lebih menguntungkan dari sisi dampak lingkungan.

Selama ini, angkutan darat seperti truk sering menjadi penyebab rusaknya jalan. Karena kelebihan muatan, umur jalan menjadi sepertiga lebih pendek dibandingkan umur desainnya. Dari sisi bahan bakar, perbandingan konsumsi

bahan bakar antara truk dan kereta api bisa sampai 7:1 atau bahan bakar yang digunakan untuk tujuh truk, sama dengan 1 kereta api. Apalagi jika kereta api menggunakan energi dari listrik.

Kendala di Laut

Bukan hanya di darat, di laut pun demikian. Infrastruktur penunjang kegiatan angkutan laut juga masih belum maksimal. Pelabuhan misalnya, sebagian besar pelabuhan di Indonesia masih merupakan peninggalan Belanda. Dari sisi konstruksi, sudah barang tentu tertinggal dengan kebutuhan saat ini.

Keberadaan pelabuhan sangat vital dalam menunjang angkutan barang di Indonesia. Mengingat negeri ini terdiri dari jajaran pulau yang membentang sepanjang 5.200 kilometer dari Sabang hingga Merauke dengan 17.508 pulau. Angkutan barang yang paling tepat untuk wilayah kepulauan ini adalah angkutan laut yang membutuhkan dukungan pelabuhan.

Dalam data yang dirilis oleh Forum Ekonomi Dunia (WEF) menyebutkan bahwa peringkat kualitas pelabuhan Indonesia berada pada posisi 103 dari 144 negara. Negara ASEAN yang memiliki kualitas pelabuhan yang dinilai bagus adalah Malaysia di urutan ke-15, Thailand di posisi 47, dan Singapura di urutan pertama.

Kendala-kendala yang dihadapi pelabuhan adalah terkait dengan fasilitas terminal, kedalaman kolam pelabuhan, alat bongkar muat pelabuhan, serta akses (alur) pelayaran.

Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, misalnya, saat ini kedalaman kolam berkisar antara 8-11 meter LWS. Artinya kedalaman kolam tidak merata, ada yang 8 meter LWS ada juga yang 11 meter LWS. Pelabuhan kedua terbesar kedua di Indonesia itu juga terkendala masalah alur pelayaran. Akses masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak melalui Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) itu memiliki kedalaman antara 9,5 meter LWS. Keadaan itu menjadikan ukuran kapal dan muatan yang dibawanya tidak sebanding dengan kapasitas seharusnya.

"Manajemen Pelindo III pernah mencatat kunjungan kapal MV. Daniela Schulte dengan Deadweight tonnage (DWT) 93.062 Ton hanya mampu membawa muatan 36.350 Ton. Artinya, kapal tersebut hanya membawa muatan 39 persen dari kapasitas angkutnya. Ada lagi kapal petikemas MV. APL Minneapolis dan APL

Bangkok dengan DWT 42.201 Ton dan kapasitas angkut 3.500 TEU's. Kapal itu hanya mampu membawa muatan 2.000 TEU's atau 57 persen dari kapasitas angkut kapal.

Pendalaman Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) masih terkendala adanya pipa gas milik Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore (PHE WMO) dan kabel listrik milik PLN.

Kendala infrastruktur pelabuhan juga terjadi di wilayah Indonesia Timur. Menteri BUMN Dahlan Iskan pernah mengatakan jika kondisi pelabuhan di bagian timur jauh dari standar internasional. Selain faktor bangunan, kendala lain adalah peralatan pendukung kegiatan kepelabuhanan.

Kendala di Udara

Transportasi udara jarang menjadi sorotan akibat tingginya harga barang. Karena fasilitas pengiriman barang melalui udara terbatas jumlah dan peruntukannya. Sangat jarang pendistribusian barang kebutuhan pokok seperti bawang merah, bawang putih, beras, dan lain sebagainya dilakukan dengan menggunakan pesawat terbang. Pertama tentu saja kapasitas angkut pesawat terbatas, yang kedua tentu saja biaya yang dikeluarkan akan jauh lebih besar. Dengan demikian pengiriman barang dengan menggunakan jalur udara pasti akan membuat barang itu jauh lebih mahal. Wajar jika para pengusaha lebih memilih jalur darat ataupun laut karena jauh lebih murah jika dibandingkan dengan jalur udara.

MP3EI

Mengejar ketertinggalan daya saing global, tahun 2011 lalu pemerintah telah mencanangkan program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). Program yang dirancang untuk meningkatkan kualitas kehidupan bangsa dalam berbagai aspek kehidupan.

Di Asia Tenggara, Indonesia adalah negara dengan luas kawasan terbesar, penduduk terbanyak dan sumber daya alam terkaya. Hal tersebut menempatkan Indonesia sebagai kekuatan utama negara-negara di Asia Tenggara. Di sisi lain, konsekuensi



Northport
Container
Terminal
Malaysia

dari akan diimplementasikannya komunitas ekonomi ASEAN dan terdapatnya *Asean – China Free Trade Area* (ACFTA) mengharuskan Indonesia meningkatkan daya saingnya guna mendapatkan manfaat nyata dari adanya integrasi ekonomi tersebut. Oleh karena itu, percepatan transformasi ekonomi yang dirumuskan dalam MP3EI ini menjadi sangat penting dalam rangka memberikan daya dorong dan daya angkat bagi daya saing Indonesia.

Dalam MP3EI, infrastruktur menjadi salah satu fokus pembangunan Indonesia ke depan. Yang mendapatkan perhatian utama adalah infrastruktur yang mendorong konektivitas antar wilayah sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur yang mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi. Termasuk dalam infrastruktur konektivitas ini adalah pembangunan jalur transportasi dan teknologi informasi dan komunikasi (TIK), serta seluruh regulasi dan aturan yang terkait dengannya.

Suksesnya pelaksanaan MP3EI bergantung pada kuatnya konektivitas ekonomi nasional (intra dan inter wilayah) maupun konektivitas ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia. Konektivitas Nasional merupakan pengintegrasian empat elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).

Hasil dari pengintegrasian keempat komponen konektivitas nasional tersebut kemudian dirumuskan visi konektivitas nasional yaitu 'Terintegrasi Secara Lokal, Terhubung Secara Global (Locally Integrated, Globally Connected)'.

Yang dimaksud *Locally Integrated* adalah pengintegrasian sistem konektivitas untuk mendukung perpindahan komoditas, yaitu barang, jasa, dan informasi secara efektif dan efisien dalam wilayah NKRI. Oleh karena itu, diperlukan integrasi simpul dan jaringan transportasi, pelayanan *inter-moda* transportasi, komunikasi dan informasi serta logistik.

Simpul-simpul transportasi (pelabuhan, terminal, stasiun, depo, pusat distribusi dan kawasan pergudangan serta bandara) perlu diintegrasikan dengan jaringan transportasi dan pelayanan sarana inter-moda transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif. Jaringan komunikasi dan informasi juga perlu diintegrasikan untuk mendukung kelancaran arus informasi terutama untuk kegiatan perdagangan, keuangan dan kegiatan perekonomian lainnya berbasis elektronik.

Visi ini mencerminkan bahwa penguatan konektivitas nasional dapat menyatukan seluruh wilayah Indonesia dan mendorong pertumbuhan ekonomi secara inklusif dan berkeadilan serta dapat mendorong pemerataan antar daerah.

Sedangkan yang dimaksud *Globally Connected* adalah sistem konektivitas nasional yang efektif dan efisien yang terhubung dan memiliki peran kompetitif dengan sistem konektivitas global melalui jaringan pintu internasional pada pelabuhan dan bandara (*international gateway/exchange*) termasuk fasilitas *custom* dan *trade/industry facilitation*. Efektivitas dan efisiensi sistem konektivitas nasional dan keterhubungannya dengan konektivitas global akan menjadi tujuan utama untuk mencapai visi tersebut.

Untuk mewujudkan visi tersebut diperlukan penguatan konektivitas secara terintegrasi antara pusat-pusat pertumbuhan dalam koridor ekonomi dan juga antar koridor ekonomi, serta keterhubungan secara internasional terutama untuk memperlancar perdagangan internasional maupun sebagai pintu masuk bagi para wisatawan mancanegara.

Pembangunan wilayah berbasis MP3EI difokuskan dalam enam wilayah (koridor) pembangunan meliputi koridor ekonomi Sumatera dengan tema pembangunan "Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional", koridor ekonomi Jawa dengan tema pembangunan "Pendorong Industri dan Jasa Nasional", koridor ekonomi Kalimantan dengan tema pembangunan "Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang dan Lumbung Energi Nasional", koridor ekonomi Sulawesi dengan tema pembangunan "Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional", koridor ekonomi Jawa-Nusa Tenggara dengan tema pembangunan "Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional", dan koridor ekonomi Papua-Kepulauan Maluku dengan tema pembangunan "Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, dan Pertambangan Nasional".

MP3EI dan Pelindo III

Peningkatan infrastruktur pendukung distribusi logistik nasional disetiap koridor ekonomi dititik beratkan pada peningkatan kualitas jalan (lebar jalan dan kekuatan tekanan jalan), peningkatan kapasitas dan kualitas rel kereta api yang terhubung dengan pelabuhan (Sumatera dan Jawa), serta peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan pelabuhan.

Khusus untuk layanan pelabuhan, Pelindo III dalam berbagai kesempatan telah mengatakan bahwa saat ini pihaknya tengah melakukan serangkaian modernisasi dan revitalisasi pelabuhan untuk meningkatkan daya saing pelabuhan di lingkungan kerjanya.

Wilayah kerja Pelindo III yang tersebar di tujuh propinsi semuanya mendapatkan perhatian manajemen untuk di kembangkan. Di wilayah koridor ekonomi Jawa, Pelindo III melakukan revitalisasi dan modernisasi di Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang dan Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

Pengembangan di Pelabuhan Tanjung Emas dilakukan oleh Pelindo III dengan membangun sistem polder dan peninggian dermaga untuk mengatasi banjir rob yang selama ini menjadi kendala di pelabuhan itu. Selain itu, dilakukan pula modernisasi terminal penumpang, serta pengadaan dua unit alat bongkar maut jenis *luffing crane*.

Ada juga di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) yang berada di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas. Di TPKS, Pelindo III akan melakukan penambahan panjang dermaga, perluasan lapangan penumpukan, pengadaan alat bongkar muat jenis *Container Crane* dan *Rubber Tyred Gantry*.

Menuju ke Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, Pelindo III melakukan sejumlah pekerjaan di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia itu. Meliputi pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL), penataan terminal menjadi *dedicated terminal*, pengadaan alat bongkar muat jenis *Harbour Mobile Crane* dan *Container Crane*, modernisasi terminal penumpang, pengerukan kolam pelabuhan, dan rencana revitalisasi Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

Pelindo III juga menyiapkan sejumlah peralatan modern untuk menunjang kegiatan dan aktivitas di TMTL. Perseroan telah menyiapkan dana Rp1,5 Triliun untuk mendatangkan 10 unit *Ship to Shore* (STS), 20 unit *Automated Stacking Crane* (ASC), 5 unit *Straddle Carrier* (SC), 50 unit *Automotive Terminal Trailer* (ATT), dan *Terminal Operating System* (TOS).

Peralatan yang didatangkan di TMTL beberapa diantaranya adalah alat baru di lingkungan pelabuhan. *Automated Stacking Crane* saat ini baru digunakan di tiga negara di dunia. Produsen alat berat

tersebut, Konecranes Finland Corporation menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara keempat yang menggunakan teknologi ASC. Alat lain yang juga alat baru adalah *Combined Terminal Tractor*. Gaussin produsen alat tersebut dengan merek *Automotive Terminal Trailer* (ATT) menyatakan TMTL merupakan terminal kedua pengguna alat itu setelah APM Terminals Tangier, Maroko.

Pada satu kesempatan, Direktur Utama Pelindo III menyatakan apa yang dilakukannya di TMTL semata-mata untuk meningkatkan daya saing pelabuhan Indonesia di mata dunia khususnya kawasan Asia Tenggara.



Bangkok Port, Thailand

“Alat ini bukan untuk gagah-gagahan, tetapi saat ini kita sudah ketinggalan jauh dari negara tetangga seperti Singapura, dengan adanya alat ini kita mau menunjukkan kita mampu mengejar ketertinggalan itu dan menunjukkan bahwa infrastruktur kita mampu bersaing,” katanya.

Masih di Jawa Timur, Pelabuhan Gresik akan dilakukan pembangunan dermaga curah cair, serta penambahan peralatan bongkar muat berupa *fixed crane*.

Koridor ekonomi Kalimantan juga dikembangkan. Mulai dari Pelabuhan Banjarmasin, Kalimantan Selatan, ada penambahan panjang dermaga, penambahan alat bongkar muat jenis *Container Crane* dan *Rubber Tyred Gantry*, serta perluasan lapangan penumpukan. Bergeser ke Pelabuhan Sampit, Kalimantan Tengah, Pelindo III mengembangkan terminal baru di Bagendang dengan menambah panjang dermaga

multipurpose. Terminal baru itu akan dilengkapi dengan peralatan bongkar muat petikemas jenis *Container Crane* dan *Rubber Tyred Gantry*. Disediakan pula lapangan penumpukan petikemas dan pengembangan dermaga CPO.

Berlanjut ke Pelabuhan Kumai, Kalimantan Tengah, Pelindo III juga menyiapkan fasilitas kegiatan petikemas di Pelabuhan Bumiharjo. Di tempat itu pula nantinya akan disediakan fasilitas untuk kegiatan curah cair CPO dan produk turunannya. Kini ke Pelabuhan Kotabaru, Kalimantan Selatan, di wilayah itu akan dilakukan pendalaman alur pelayaran Tanjung Kemuning dan Stagen. Disiapkan pula *fixed crane* untuk menunjang kegiatan bongkar muat petikemas di Pelabuhan Batulicin yang merupakan kawasan dari Pelindo III Cabang Kotabaru.

Bergeser ke koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara yang memiliki tema Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional. Dimulai dari Pelabuhan Benoa, Pelindo III akan membangun kawasan marina yang terintegrasi. Selama ini Pelabuhan Benoa menjadi tujuan bagi kapal-kapal pesiar luar negeri.

Kini ke Pelabuhan Lembar, Nusa Tenggara Barat. Pelabuhan itu akan dilengkapi dengan *fixed crane* sebagai penunjang kegiatan bongkar muat petikemas. Selanjutnya ke wilayah paling timur, Pelabuhan Tenau Kupang di Nusa Tenggara Timur kini telah dilengkapi satu unit *Container Crane* dan dua unit *Rubber Tyred Gantry*. Pelabuhan itu juga akan melakukan pembangunan dermaga untuk kegiatan *offshore* dan penyiapan lapangan penumpukan fasilitas untuk kegiatan penumpukan logistik *offshore*.

Serangkaian pengembangan infrastruktur pelabuhan diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam kelancaran arus logistik sehingga mampu mendorong kegiatan perekonomian daerah dan nasional. Daya saing global Indonesia juga akan membaik seiring dengan ketersediaan infrastruktur yang memadai, stabilitas makroekonomi, lapangan kerja, derajat perkembangan teknologi, dan besarnya pasar. Begitupun dengan daya saing logistik nasional. Sudah saatnya Indonesia, negara dengan sumber daya manusia dan sumber daya alam terbesar di kawasan Asia Tenggara bisa mengejar ketertinggalannya selama ini. Semoga!

PENUHI KEBUTUHAN ALAT DAN SISTEM PELINDO **TEKEN** KONTRAK **RP 1,5T**



(Kiri ke Kanan) Pemimpin Proyek Pengadaan Alat TMTL, Direktur Utama PT Primus Indonesia, Direktur Utama Pelindo III, CEO Konecranes Finland Corporation, CEO Gaussin SA

“Pelindo III telah menunjuk empat perusahaan untuk melakukan pekerjaan pengadaan alat angkat dan angkut serta sistem operasi di Terminal Multipurpose Teluk Lamong”

Manajemen Pelindo III menyiapkan anggaran dana senilai USD 162.579.599 atau setara dengan Rp1,5 Triliun untuk pemenuhan alat angkat dan angkut serta sistem operasi di Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Dana tersebut diperuntukkan untuk pengadaan 10 unit *Ship to Shore Crane* (STS), 20 unit *Automated Stacking Crane* (ASC), 5 unit *Straddle Carrier* (SC), 50 unit *Automotive Terminal Trailer* (ATT), dan pengadaan *Terminal Operating System* (TOS).

Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Surjanto menyatakan Pelindo III telah menunjuk empat perusahaan untuk melakukan pekerjaan pengadaan alat angkat dan angkut serta sistem operasi di Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Keempat perusahaan itu telah dinyatakan sebagai pemenang lelang dalam pelelangan terbuka yang dilakukan Pelindo III beberapa waktu lalu.

Pemenang lelang untuk pengadaan *Ship to Shore Crane*, *Automated Stacking Crane*, dan *Straddle Carrier* adalah Konecranes Finland

Corporation sebuah perusahaan asal Finlandia. Sedangkan untuk pemenang pengadaan *Automotive Terminal Trailer* (ATT) adalah Gaussin SA yang merupakan perusahaan asal Perancis.

“Lelang pengadaan *Terminal Operating System* dimenangkan oleh Realtime Business Solutions PTY. LTD, sebuah perusahaan yang berpusat di Australia. Perusahaan tersebut telah menunjuk PT Primus Indonesia sebagai perwakilan mereka di Indonesia, jadi nanti yang mengerjakan adalah PT Primus Indonesia,” kata Djarwo Surjanto sesaat setelah penandatanganan kontrak kerja pengadaan alat angkat dan angkut serta sistem operasi Terminal Multipurpose Teluk Lamong, Jumat awal Maret lalu.

Djarwo menyebutkan bahwa salah satu alat yang akan digunakan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong merupakan alat baru di bidang kepelabuhanan. Alat tersebut adalah *Automated Stacking Crane* yang saat ini baru digunakan di tiga negara di dunia. Negara tersebut adalah Jerman, Uni Emirat Arab, dan Spanyol.

“Kita merupakan negara keempat di dunia yang menggunakan ASC, sekaligus menjadi yang pertama di Asia Tenggara,” lanjutnya.

Automated Stacking Crane adalah sebuah alat yang memungkinkan untuk dikendalikan dari jarak jauh. Pengoperasiannya dilakukan dari dalam sebuah ruang kendali yang terpisah jauh dari alat tersebut. Selama ini operator alat berat selalu berada di dalam alat berat yang dikendalikannya.

"Nantinya operator *Automated Stacking Crane* tidak harus berada di dalam alat itu, nanti mereka akan berada di sebuah ruangan (*control room*) dengan layar monitor, tuas pengendali dan lain sebagainya, karena itu perempuan pun dapat dengan mudah bisa menjadi operator alat ini," jelas Djarwo.

Djarwo menyakinkan bahwa peralatan yang akan digunakan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong merupakan peralatan yang ramah lingkungan. Peralatan akan dioperasikan dengan tenaga listrik sehingga akan mengurangi emisi gas buang atau polusi udara.

CEO Konecranes Finland Corporation, Pekka Lunmark mengatakan bahwa *Automated Stacking Crane* yang akan dioperasikan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong memiliki produktivitas 2 kali lebih tinggi jika dibandingkan dengan alat konvensional *Rubber Tyred Gantry* (RTG). Pihaknya juga menjamin bahwa biaya produksi untuk alat tersebut lebih murah karena dioperasikan dengan tenaga listrik.

"Tanpa konsumsi bahan bakar minyak, biaya produksi alat ini tentu saja lebih murah," katanya.

Senada dengan Pekka Lunmark, CEO Gaussin SA, Christophe Gaussin menyatakan dalam hal konsumsi

Djarwo menyakinkan bahwa peralatan yang akan digunakan di Terminal Multipurpose Teluk Lamong merupakan peralatan yang ramah lingkungan. Peralatan akan dioperasikan dengan tenaga listrik sehingga akan mengurangi emisi gas buang atau polusi udara



Direktur Utama Pelindo III, Pemimpin Proyek Pengadaan Alat TMTL, Sales&Marketing Director Port Crane-Konecranes, CEO Konecranes Finland Corporation



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menyerahkan cinderamata kepada CEO Konecranes Pekka Lunmark

bahan bakar, *Automotive Terminal Trailer* (ATT) miliknya 30 persen lebih irit jika dibandingkan dengan trailer konvensional. Biaya perawatan alat ini juga lebih murah, yakni 50 persen dari trailer konvensional.

"*Automotive Terminal Trailer* (ATT) ini memiliki sistem dimana mesin akan mati sendiri jika alat ini dalam kondisi diam, sehingga lebih irit bahan bakar. Mesin akan menyala secara otomatis jika pedal gas diinjak oleh pengemudi," jelas Christophe Gaussin.

Terminal Multipurpose Teluk Lamong juga menjadi terminal kedua di dunia yang menggunakan *Combined Terminal Tractor* setelah APM Terminals Tangier, Maroko.

Pekerjaan pembangunan TMTL sendiri dibagi dalam beberapa paket pekerjaan. Meliputi pembangunan dermaga internasional (Paket A) dan dermaga domestik atau Paket A' (A aksen). Kedua pekerjaan tersebut dikerjakan oleh PT Adhi Karya (Persero).

Paket B yang merupakan pembangunan jembatan penghubung (*causeway*), lapangan penumpukan, dan lapangan parkir dikerjakan oleh kerjasama Pembangunan Perumahan dan Wijaya Karya atau PP – WIKA KSO.

Pembangunan Jembatan Penghubung atau Paket C dikerjakan oleh PT Nindya Karya (Persero). Paket D yang merupakan pembangunan gedung perkantoran dan bangunan lainnya yang saat ini masih dalam tahap pelelangan. Terakhir adalah Paket E yang merupakan pekerjaan pengadaan alat angkat dan angkut serta sistem operasi Terminal Multipurpose Teluk Lamong. (Berlian3)

GALERI KEMERIAHAN HUT KE-24 MAJALAH DERMAGA



KOMENTAR PEMBACA

Redaksi Majalah Dermaga memberikan kesempatan kepada pembaca untuk memberikan komentarnya mengenai Majalah Dermaga. Beberapa pertanyaan yang diajukan kepada pembaca melalui website www.majalahdermaga.com adalah sebagai berikut:

1. Menurut Anda, bagaimana tampilan online Majalah Dermaga saat ini:
a. Baik sekali, b. Baik, c. Cukup menarik, d. Kurang menarik
2. Setelah versi online hadir, menurut Anda masih perlukah versi cetak Majalah Dermaga?
a. Ya, b. Tidak
3. Tulis saran anda untuk peningkatan tampilan pada Majalah Dermaga cetak atau versi online?

Dan berikut beberapa jawaban dari para pembaca Majalah Dermaga:



Edi Mulyono - Pegawai Pelindo III Kawasan Kalianget

1. d. Kurang menarik, saran Saya; lebih menarik seperti tampilan sampul Majalah Dermaga versi cetak dengan tautan tautan berita/artikel top isu.
2. a. Ya, dalam masa transisi/perkenalan dan dalam rangka pengembangan Majalah Dermaga agar bisa seperti koran/tabloid lainnya.
3. Saran:

~Tampilan untuk majala versi cetak sudah bagus dengan bahan yang cukup lux, namun jangan terlalu banyak tulisan rubrik unggulan. Cukup 3 (tiga) rubrik unggulan dengan tulisan sedang dan beberapa baris tulisan kecil.

~ Tampilan versi online usahakan sama dengan versi cetak agar lebih menarik. Dengan ditambah tab tab tautan.

Terima kasih.



Triyono - Pegawai Kantor Pusat Pelindo III

1. b. Baik
2. a. Ya

3. Dari sisi tampilan, web ini tidak terlalu terlihat sebagai website majalah, tapi lebih seperti (maaf) auto redirect jika domain suatu web tidak tersedia di internet. Karena Theme web ini tidak mencerminkan suatu majalah yg berhub dgn Pelabuhan atau bahkan sebuah majalah. Seperti : header dan footer hanya ada solid color, adanya widget login

pdhal web ini tdk perlu member umum utk daftar/register (jika utk admin smestinya tdk di publik view) serta setiap artikel yg dipublish kurang di format sehingga tulisan tidak rapi dan terkesan kejar berita. Untuk semua konten sangat bermanfaat dan memberikan info ttg pelabuhan yg memang sangat diharapkan dari web ini. Maaf dan terima kasih.



Ahmad Hariri – Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Surabaya

1. b. baik
2. a. iya

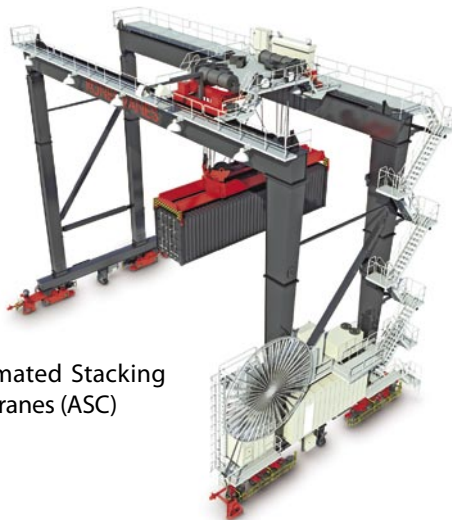
3. secara tampilan majalah dermaga sudah relatif bagus,,,, akan tetapi perlu adanya penambahan rubrik, semisal rubrik galeri dan tanya jawab...

rubrik galeri ini memuat foto atau video kegiatan yang berhubungan dengan pelindo III, sedangkan rubrik tanya jawab untuk mereka yang membutuhkan informasi lebih lanjut mengenai agenda maupun prihal lain yang berkenaan dengan pelindo III.



Rikky Styadi – Mahasiswa Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya (ITS)

1. (B)baik dan mampu memberikan informasi yang sangat baik bagi kepelabuhan di Peindo III. Lebih di eksplor lagi kegiatan2 pelabuhan lagi. Semisal kegiatan di SMA atau Universitas.
2. (A) Perlu, Karena kemampuan dan minat seseorang berbeda, antara 1 orang dengan yang lain. Ada yang suka cetak, ada yang suka online.
3. Saran. Lebih banyak dan aktif di media sosialnya. dan jika ada, di buat sebuah aplikasi untuk BB, Android dimana icon itu adalah ikon isi informasi majalah dermaga.



Automated Stacking
Cranes (ASC)



Ship to Shore
(STS) Cranes

ALAT MUTAKHIR UNTUK TERMINAL SEMI-OTOMATIS

Jumat (1/3) yang lalu, Pelindo III telah menandatangani pemesanan beberapa peralatan angkat dan angkut menjelang beroperasinya Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL) sekitar bulan April 2014. Pengadaan alat bongkar muat adalah 10 unit Ship To Shore (STS), 5 unit Straddle Carrier (SC), dan 20 unit Automated Stacking Cranes (ASC) dari Konecranes perusahaan asal Finlandia. 50 unit Combined Terminal Tractor Trailers (CTT) dipesan dari Gaussin SA asal Perancis. Selanjutnya pengadaan Terminal Operating System (TOS) oleh perusahaan dari Australia Realtime Business Solutions melalui Primus Indonesia.

Alat bongkar muat yang membutuhkan anggaran sebesar Rp.1,5 Triliun merupakan alat-alat terbaru yang diharapkan mampu memberikan kinerja tinggi terhadap Teluk Lamong. apa sih kelebihan alat-alat yang dipesan itu, ulasannya sebagai berikut:

1. Ship To Shore (STS)

Adalah alat bongkar muat yang sering disebut Container Cranes (CC). STS yang rencananya hadir di TMTL merupakan alat baru produksi Konecranes dengan spesifikasi sebagai berikut:

- Memiliki boom sepanjang 30-40 m sehingga dapat melayani kapal peti kemas panamax.
- Menggunakan sumber tenaga listrik.
- Kecepatan mengangkat: 60/120 m/min
- Kecepatan trolley: 150 m/min
- Safe Working Load (SWL): 40 Ton (dermaga domestik) dan 60 Ton (dermaga internasional)

Beberapa kelebihan STS buatan perusahaan Finlandia antara lain, menggunakan sumber tenaga listrik dari supply PLN sehingga tidak ada emisi gas buang. Keunggulan lainnya adalah STS sama sekali tidak menggunakan sistem hidrolis,

dimana pada sistem ini memerlukan pelumas dan apabila terjadi kebocoran hidrolis seringkali terjadi ceceran oli disekitar lokasi kerja crane. Dengan digantikannya sistem hidrolis dengan sistem mekanik membuat biaya pemeliharaannya jauh lebih hemat, mudah dan pemakaian sumber tenaga listrik mampu menghemat biaya operasional alat hingga 30-40%.



2. Straddle Carriers (SC)

Merupakan alat transfer peti kemas yang diperkenalkan dengan nama Straddle Carriers (SC). Alat tersebut digunakan untuk membawa peti kemas 20 ataupun 40 feet dari area ship-to-shore (STS) ke *buffer area* maupun sebaliknya dari *waterside*.

Dilengkapi dengan mesin Euro 4 kecepatan lajunya dapat disesuaikan dengan peraturan di masing-masing terminal sekitar 25 - 30km/jam,

dengan Safe Working Load (SWL) 50 Ton. SC tidak memerlukan manuver pada saat loading / unloading peti kemas di buffer area karena SC dapat bergerak 2 arah maju dan mundur, sehingga proses loading / unloading berlangsung lebih cepat.

Selain itu, SC juga memiliki kemampuan menaikkan dan menurunkan peti kemas hingga 2 tier sekaligus membawanya.

Dilihat dari sisi pengoperasian, kabin yang terletak diatas membuat operator memiliki pandangan bebas sehingga memudahkan operator membawa peti kemas sesuai *job order* dengan memerhatikan kaedah keselamatan. Dalam hal perawatan, *boxrunner* lebih hemat bahan bakar dan mudah karena menggunakan mesin *diesel-electric (DE) drive and rope hoist system*.

3. Automated Stacking Crane (ASC)

Jika sekarang kita kenal alat angkat dan angkut Rubber Tyred Gantry (RTG), maka untuk terminal modern saat ini menggunakan alat yang dikenal dengan nama Automated Stacking Crane (ASC). Kegunaan ASC sama persis dengan RTG, yang membedakan adalah ASC tidak lagi dioperasikan oleh operator di atas alat, melainkan dari ruang kontrol gedung kantor.

Sumber daya manusia saat ini bagi perusahaan sudah menjadi aset yang tidak murah. ASC memberikan solusi atas mahalnya biaya operator dengan :

1. Tidak menggunakan operator di atas alat, jadi dari segi keselamatan lebih bagus karena di lapangan penumpukan peti kemas nanti sama sekali tidak ada operator.
2. Produktivitas alat bisa 2 kali lebih tinggi daripada RTG
3. Biaya perawatan dan operasional lebih hemat 30-40% karena 1 operator bisa mengoperasikan 4-6 alat secara bersamaan.
4. ASC ini menggunakan menggunakan tenaga listrik yang disuplai dari PLN sehingga tidak ada emisi gas buang memberikan predikat alat yang ramah lingkungan. Karena menggunakan tenaga listrik, alat tersebut lebih hemat bahan bakar 30-50% dari pada RTG yang menggunakan mesin diesel.
5. Tidak menggunakan sistem hidrolis sehingga pemeliharaannya lebih mudah.

6. Intelligent Structure membuat pergeseran dan kerja alat menjadi lebih ringan karena struktur crane didesain lebih kokoh tapi ringan.

4. Automotive Terminal Trailer (ATT)

Manajemen Pelindo III tidak main-main dalam menyiapkan TMTL untuk menjadi Terminal modern di Indonesia. Pelindo III juga memesan 50 unit Automotive Terminal Trailer (ATT). ATT adalah sejenis trailer yang bekerja membawa peti kemas dari dan ke dermaga, dimana saat ini terminal peti kemas masih menggunakan truk trailer yang umumnya dipakai di jalanan.

Keunggulan ATT dibanding trailer biasa adalah:

1. Hanya memakai 8 roda, beda dengan truk trailer biasa yang memakai 14 roda sehingga lebih hemat biaya pemakaian ban.
2. Menggunakan teknologi "stop and start". Yaitu saat trailer berhenti untuk menunggu giliran bongkar atau muat, secara otomatis mesin mati. Saat itu juga ketika trailer dibutuhkan untuk jalan, operator tinggal menginjak pedal gas maka secara otomatis mesin akan menyala dan berjalan. Teknologi ini mampu menghemat pemakaian BBM hingga 30-50%.
3. Konstruksi trailer dibuat sedemikian rupa sehingga ia memiliki radius putar kurang dari truk trailer pada umumnya 14 m, membuat manuver ATT sangat efektif dan lincah sehingga radius putar yang dibutuhkan tidak terlalu lebar, mempersingkat waktu tempuh trailer.
4. ATT didorong dan dilengkapi dengan "power pack", yaitu mesin penggerak portable yang didesain secara

compact. Jika terjadi kerusakan, ATT tidak perlu berhenti untuk direparasi melainkan cukup mengganti dengan "power pack" dengan yang siap operasi maka ATT siap dioperasikan kembali.

5. Kabin ringan berada pada as roda depan, dengan desain yang membuat operasinya memiliki jangkauan pandang yang luas.
6. Semua unit ATT terhubung ke sistem operasi terminal menggunakan Vehicle Monitoring Trucking System (VMT) sehingga *job order* bisa langsung dilihat dalam kabin saat operator bekerja.
7. Desain chassis yang menggunakan model Delta, mengurangi kemungkinan terjadinya defleksi (bengkok) chassis.

5. Terminal Operation System

Agar peralatan mutakhir yang dipesan oleh Pelindo III untuk TMTL dapat beroperasi secara maksimal, maka diperlukan Terminal Operation System (TOS) yang mengatur secara otomatis alur operasional bongkar muat dan transfer peti kemas.

Pelindo III menggunakan TOS produksi Realtime Business Solution (RBS) perusahaan di bidang IT dari Australia yang telah menangani beberapa terminal di dunia seperti Yokohama Terminal, Tokyo-O15 di Jepang, Eurogate Terminal Hamburg Jerman, dll. RBS nanti akan bekerjasama dengan Primus Prime IT Service untuk menerapkan TOS ke TMTL.

TOS akan mengatur alur kerja terminal mulai dari perencanaan, melacak dan mengelola semua peti kemas hingga aset dapat bekerja di terminal secara *real-time*.

Diharapkan dari teknologi TOS ini, TMTL dioperasikan oleh para SDM yang handal dan kompeten dengan kinerja yang maksimal didukung peralatan mutakhir sehingga mampu membuat TMTL sebagai terminal yang mampu bekerja secara cepat dan optimal.



OTPEL ATUR BONGKAR MUAT HEWAN TERNAK



Ilustrasi

Pasca diberlakukan aturan baru tentang tata cara bongkar muat hewan ternak dari dan ke kapal di seluruh pelabuhan di Indonesia per tanggal 25 Februari 2013, proses distribusi malah tersendat. Kapal bermuatan hewan ternak, khususnya sapi tidak bisa bongkar dan muat di seluruh pelabuhan, termasuk di Tanjung Perak.

Dalam surat edaran dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Nomor : UM.003/02/20/OP-TPR-13 tentang Tata Cara Bongkar Muat Hewan Ternak per tanggal 25 Februari 2013, diterangkan bahwa tata cara bongkar muat hewan ternak tidak boleh menggunakan sling tanduk atau jala-jala. Bongkar muat harus menggunakan lorong sebagai bentuk perlakuan baik kepada hewan.

Ironisnya, fasilitas yang dibutuhkan tidak tersedia di Tanjung Perak. Sehingga kapal muatan hewan ternak tidak bisa bongkar. "Sebenarnya pengusaha tidak keberatan, tapi aturan itu tidak bisa langsung diterapkan. Perlu adanya sosialisasi dan perencanaan bersama," ujar Dedy Suhajadi yang merupakan Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Jawa Timur (Jatim).

Karena tidak ada fasilitas, maka arus bongkar muat hewan ternak di Tanjung Perak terhenti. Kapal tidak boleh bongkar. Dan ini mengakibatkan kerugian bagi pengusaha. Dampak lainnya, harga daging dipastikan akan melonjak tajam karena biaya distribusi menjadi membengkak.

"Kami sudah melakukan perbincangan dengan teman-teman dari asosiasi bongkar muat, mereka juga tidak keberatan, tapi tidak bisa langsung. Perlu waktu untuk mempersiapkan fasilitas, minimal dua hingga tiga bulan," ujarnya.

Di lingkungan Pelindo III sendiri saat ini yang memiliki fasilitas khusus untuk hewan ternak adalah Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap. Pelabuhan yang berada di pantai selatan Jawa Tengah itu sudah memiliki fasilitas berupa lorong (gangway) yang digunakan untuk memindahkan hewan ternak dari truk ke kapal maupun sebaliknya.

Sementara itu, Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Bobby R Mamahit sebelumnya mengatakan, terdapat sejumlah alternatif yang bisa dilakukan untuk memenuhi kebutuhan angkutan ternak. Diantaranya, memodifikasi kapal yang sudah ada, yaitu kapal roll off roll on (Roro) atau membangun kapal baru. Selain membutuhkan waktu lama, membangun kapal baru juga harus didukung anggaran besar.



Ilustrasi



Ilustrasi

“ Di lingkungan Pelindo III sendiri saat ini yang memiliki fasilitas khusus untuk hewan ternak adalah Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap. Pelabuhan yang berada di pantai selatan Jawa Tengah itu sudah memiliki fasilitas berupa lorong (gangway) yang digunakan untuk memindahkan hewan ternak dari truk ke kapal maupun sebaliknya. ”

Dia menambahkan, saat ini, PT Pelni telah menawarkan, kapal angkutan ternak. “Yang nawarin kapal ada, tapi kita juga harus lihat dulu jumlah muatannya. Kalau muatannya ada, kapal kan bisa disesuaikan,” katanya.

Mahalnya biaya pengiriman hewan ternak antar pulau disikapi oleh Otoritas Pelabuhan (OP). Masalah ini disebabkan tidak adanya kapal Ternak khusus yang bisa mengangkut hewan ternak antarpulau. Kepala Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak I Nyoman Gede Syahputra mengungkapkan mahalnya biaya pengiriman hewan ternak hidup disebabkan banyak faktor. Salah satunya sarana pengiriman hewan yang tidak sesuai.

“Selama ini pengiriman hewan ternak dilakukan dengan menggunakan kapal barang atau malah kapal penumpang. Padahal pengiriman ternak tidak bisa dicampur dengan kapal penumpang,” kata Nyoman saat dijumpai di ruang kerjanya. Dia menambahkan, sejauh ini belum ada pengusaha yang menyediakan kapal khusus pengangkutan ternak.

Padaahal permintaan kapal ternak untuk pengiriman ternak seperti sapi, kambing, dan kuda ke luar pulau cukup tinggi. Kendala lainnya pengiriman hewan ternak diwajibkan memiliki petugas khusus untuk mengawasi kondisi hewan. Sekalipun hewan

tersebut sudah lolos uji kesehatan di Balai Besar Karantina Tanjung Perak. Tidak tertutup kemungkinan selama perjalanan hewan tersebut terkendala cuaca. Selain petugas yang harus jeli memperhatikan kesehatan ternak, masalah kebersihan kandang juga butuh sentuhan.

Dia menerangkan ada sejumlah ternak yang mudah sakit-sakitan bila kondisi kandangnya tidak cepat dibersihkan. “Hewan kadang perlu sentuhan dan salah satunya kebersihan. Tidak harus memperhatikan kesehatannya saja,” lanjutnya. Masalah lain bila cuaca buruk seperti angin, ombak tinggi atau hujan, bisa menyebabkan ternak stress. Hal ini yang kerap menurunkan nilai ajual ternak dipasaran.

Mahalnya pengiriman ternak antarpulau ini juga disebabkan tidak setiap hari ada. Sehingga pengusaha belum memikirkan untuk menciptakan angkutan khusus kapal ternak. Nyoman menerangkan biaya sandar (parkir) kapal bila terlalu lama memakan biaya tinggi. Dia optimis bila transaksi penjualan hewan ternak antarpulau stabil, kapal dengan desain khusus ternak bisa terealisasi. Hanya saja Nyoman tidak memiliki data transaksi penjualan hewan ternak antar pulau.

CULTURE COST

budaya
jujurbudaya
disiplinbudaya
bersih

Oleh Agung Kresno Sarwono

Menurut definisi, Budaya adalah suatu cara hidup yang berkembang dan dimiliki bersama oleh sebuah kelompok orang dan diwariskan dari generasi ke generasi. Budaya terbentuk dari banyak unsur yang rumit, termasuk sistem agama dan politik, adat istiadat, bahasa, perkakas, pakaian, bangunan, dan karya seni. Bahasa, sebagaimana juga budaya, merupakan bagian tak terpisahkan dari diri manusia sehingga banyak orang cenderung menganggapnya diwariskan secara genetis.

Berdasarkan definisi di atas maka tidak mengherankan bila antara satu daerah dengan daerah lain, antara pulau yang satu dengan pulau yang lain dan antara satu negara dengan negara lain memiliki budaya yang berbeda-beda, kita sulit untuk membandingkan bahwa budaya yang ada di satu kelompok, atau daerah, atau negara yang satu lebih baik atau lebih buruk dari budaya di kelompok atau daerah lain, karena beberapa jenis dari budaya di masing-masing daerah atau kelompok mempunyai keunikan dan ke khasan sendiri-sendiri, misalnya budaya yang bersifat seni, kreasi atau bangunan. Namun demikian ada juga bagian dari budaya yang bisa kita bandingkan antara budaya di satu kelompok atau satu daerah atau satu negara lebih baik atau lebih buruk bila dibandingkan dengan budaya kelompok, daerah atau negara lain, misalnya budaya yang bersifat "perilaku" yaitu : budaya jujur, budaya disiplin, budaya tertib, budaya bersih dll yang secara umum semua orang sepakat ada standard yang bisa dibandingkan tingkatannya antara satu kelompok atau negara dengan kelompok atau negara yang lain

Ada yang menarik bila kita mengamati kaitan antara "budaya" dengan "biaya" yang timbul akibat dari buruknya sebuah budaya. Betapa besar biaya yang harus dikeluarkan akibat dari budaya yang "kurang baik" atau sebaliknya betapa banyak uang yang bisa dihemat bila budaya yang buruk tersebut dapat dirubah atau diperbaiki, mari kita lihat dari satu jenis budaya saja yaitu budaya "tidak tertib" yang

saat ini banyak sekali dijumpai di masyarakat kita yang apabila kita mau sebenarnya cukup mudah untuk memperbaikinya. Kita semua tahu dan saya yakin juga semua sepakat bahwa budaya tidak tertib di Negara kita tercinta "lebih buruk" bila dibanding dengan budaya tertib di negara-negara yang sudah maju seperti Eropa, Amerika, Australia, Jepang, Korea dll. Nah apa kaitannya dengan biaya? Mari kita cermati, berapa banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat dari budaya tidak tertib lalu lintas, menurut Menteri Kominfo dalam siaran persnya tahun 2012 menyatakan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas 36% adalah akibat dari perilaku tidak tertib, sedangkan angka kecelakaan tahun 2011 menurut data dari Kepolisian Republik Indonesia adalah lebih dari 109.000 kasus dengan kerugian materiil sebesar Rp. 228 milyar lebih, namun sebuah penelitian bahkan mencatat sebenarnya jumlah kerugian bisa mencapai triliun . nah bila 36% penyebab kecelakaan adalah karena tidak tertib, maka uang yang bisa diselamatkan bila budaya tidak tertib diperbaiki bisa mencapai $0,36 \times 228 \text{ M} = 82 \text{ M}$, angka yang cukup signifikan yg sebenarnya bisa diselamatkan. Bagaimana dengan korban jiwa? Yang tentunya nyawa seseorang tidak bisa dihargai dengan uang berapa pun? Menurut data dari Kepolisian korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas tahun 2011 mencapai 31.185, nah bila asumsi perilaku tidak tertib diperbaiki, maka 36% atau sebanyak 11.226 jiwa manusia dapat diselamatkan, luar biasa bukan? Belum lagi kalau kita bicara tentang berapa jumlah anggota polisi lalu lintas yang harus disediakan Pemerintah dan diturunkan ke jalan untuk menjaga ketertiban lalu lintas akibat dari banyaknya perilaku tidak tertib, di Singapura, Jepang dan Korea, tidak banyak terlihat banyak Polisi lalu lintas yang bertugas di jalan raya, nah bila asumsi perilaku tidak tertib dari masyarakat kita bisa kita kurangi

“budaya tidak tertib di Negara kita tercinta “lebih buruk” bila dibanding dengan budaya tertib di negara-negara yang sudah maju seperti Eropa, “

maka jumlah polisi yang perlu disediakan juga akan berkurang, berapa banyak biaya gaji dan biaya operasional polisi lalu lintas yang dikeluarkan pemerintah yang bisa kita hemat dan dapat dimanfaatkan untuk kepentingan lain? Belum lagi kalau kita lihat dari sisi bangunan atau peralatan yang harus dibangun untuk mengatasi perilaku tidak tertib berlalu lintas dari masyarakat seperti dibangunnya pagar pembatas jalan agar orang tidak menyeberang sembarangan, jembatan penyeberangan dll yang tentunya memerlukan biaya yang cukup besar, yang seharusnya tidak perlu. Di Korea dan Jepang jarang sekali terlihat jembatan penyeberangan karena untuk memfasilitasi penyeberang cukup dibuatkan zebra cross yang dilengkapi dengan lampu stopan untuk penyeberang atau tempat untuk menyeberang terdapat disetiap pertigaan atau perempatan yang ada traffic lightnya, yang tentunya biayanya jauh lebih murah bila dibanding dengan pembuatan jembatan penyeberangan atau pagar pembatas jalan. Dan tentunya ada banyak lagi biaya ikutan yang harus dikeluarkan untuk mengatasi perilaku atau budaya tidak tertib tersebut.

Demikian juga dengan budaya "disiplin", banyak sekali biaya yang terbuang percuma akibat dari ketidakdisiplinan, misalnya akibat dari keterlambatan operator Gantry Crane atau operator RTG untuk mengoperasikan alat pada saat pergantian shift, misalkan operator yang akan diganti sudah meninggalkan alat 15 menit sebelum jam kerjanya berakhir dan operator yang akan menggantikan juga terlambat menggantikan 15 menit setelah jam kerjanya dimulai, maka total kehilangan

30 menit. Bila kecepatan alat untuk membongkar atau memuat petikemas adalah 24 box per jam maka dalam 30 menit akan kehilangan kesempatan mengangkat 12 box petikemas, bila tarif per petikemas katakan 90 USD, maka dalam 30 menit akan kehilangan 1,080 USD atau sekitar 9,5 Juta Rupiah/ alat, bila terjadi keterlambatan lebih dari satu alat maka tinggal mengalikan saja, belum lagi biaya ikutan lainnya yang terbuang seperti bahan bakar yang terbuang baik dari Crane nya itu sendiri maupun dari trailer yang mungkin sudah menunggu di bawah alat? Ditambah lagi bila dikaitkan dengan biaya pegawai itu sendiri, dan masih ada lagi kerugian kualitatif atau pencitraan lain yang timbul seperti buruknya citra perusahaan atau Bangsa, ketidakpuasan pelanggan dll yang tentunya sangat merugikan perusahaan atau bangsa dan negara.

Nah dari dua contoh kasus tersebut di atas bila dicermati, betapa banyak biaya yang harus dikeluarkan secara percuma akibat dari budaya "tidak tertib" dan "tidak disiplin" dan tentunya budaya buruk lainnya seperti kejujuran dan kebersihan juga berdampak negatif yang sama atau bahkan lebih besar.

Sedangkan untuk yang satu ini walaupun mungkin secara materi tidak terlalu signifikan tapi cukup mengusik perhatian saya yaitu "budaya kue". Budaya kita hampir disetiap Perusahaan BUMN atau kantor Pemerintahan setiap pagi selalu dibagikan kue, kemudian setiap mengadakan rapat selalu juga selalu disediakan kue dan minuman baik teh maupun kopi. Jadi bila satu hari terkadang

ada 2 atau bahkan 3 undangan rapat, maka pada hari itu kita bisa disuguhi 3 atau 4 paket kue termasuk kue tartin harian. Sekali lagi bila ditinjau dari sisi biaya mungkin sangat kecil pengeluaran bila dibanding dengan biaya pegawai, namun saya melihat dan berpendapat masih lebih banyak madhorot (negatif) dengan manfaatnya.

banyak sekali biaya yang terbuang percuma akibat dari ketidakdisiplinan, misalnya akibat dari keterlambatan operator Gantry Crane atau operator RTG untuk mengoperasikan alat pada saat pergantian shift,

Pertama; sekecil apapun itu tetap biaya yang lebih baik bila bisa dihemat dan secara psikologis akan membuat pegawai selalu berharap ada kue setiap rapat. yang kedua; sering saya melihat banyak sekali kue yang tidak termakan bahkan hingga jam kantor berakhir mungkin karena sudah bosan dengan jenis kue, atau mungkin tidak suka dengan kuenya itu sendiri, atau karena sedang menjalani program diet, sehingga mubadzir. Yang ketiga; secara kesehatan juga kurang mendukung karena saya perhatikan sering kali kue yang disajikan adalah makanan yang berminyak yang tentunya kurang baik untuk kesehatan, godaan untuk "ngemil" akan sangat besar dan sulit dihindari bila dihadapan kita banyak kue dan orang2 disekitar kita banyak yang makan kue, sehingga kita sering terpengaruh dan ikut-ikutan "ngemil". Coba perhatikan kondisi pegawai disekitar kita, mungkin bila disurvei akan lebih banyak yang masuk ke kategori gemuk/over weight walaupun belum mauk ke obesitas.

Ini adalah hal yang kecil tapi bila kita berniat untuk merubah atau memperbaiki budaya, maka penghilangan kue akan cukup efektif untuk "latihan" merubah budaya atau yang biasa kita sebut dengan culture change, mulai berubah kearah yang lebih baik mulai dari yang terkecil dan segera akan sangat berdampak besar terhadap perubahan yang lebih besar lagi dimasa yang akan datang. Pertanyaannya maukah kita berubah?

Bagaimana menurut pendapat Anda?

*) Penulis saat ini menjabat sebagai Senior Manager Perencanaan dan Pengembangan SDM Kantor Pusat Pelindo III





NEGERI BAHARI SURAM SINARMU

Oleh : **Oki Lukito**

“Potensi maritim Indonesia sudah lama terlantar. Bahkan, potensi maritim saat ini lebih banyak dimanfaatkan negara lain.”

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia Indonesia seharusnya mampu mengatasi keterpurukan ekonomi bangsanya. Potensi ekonomi kelautan yang dimiliki tidak perlu diragukan lagi. Ada beberapa hal yang perlu disimak, pertama dalam catatan sejarah, bangsa ini pernah jaya di laut pasca Sriwijaya dan Majapahit. Di era tahun 1960 Angkatan Laut kita disegani dan mampu menjadi yang terbesar di Asia Tenggara.

Kekuatan kapal perang pada waktu itu berjumlah 234 kapal terdiri dari 12 kapal selam, 7 kapal perusak (destroyer), 7 Fregat, satu kapal penjelajah (cruiser), dan beberapa jenis kapal perang lain. Saat ini TNI Angkatan Laut hanya memiliki 1 kapal selam yang sudah uzur dimakan usia, tertinggal dari Malaysia dan Singapura masing-masing sudah memiliki 4 kapal selam.

Kedua, sebagai negara kepulauan Indonesia diakui dunia semenjak dideklarasikan oleh Perdana Menteri Djuanda Kartasasmita. Peristiwa itu terjadi lebih dari setengah abad yang lalu, tepatnya 13 Desember 1957. Deklarasi Djuanda diterima masyarakat internasional dan konsepsi Negara Kepulauan ditetapkan menjadi bagian hukum internasional, serta tercantum dalam *United Nation Convention on The Law of The Sea*

(UNCLOS) tahun 1982. Sangat membanggakan, UNCLOS 1982 merupakan perjuangan terbaik dalam memperjuangkan konsepsi Negara kepulauan.

Ketiga, selama kurang lebih satu tahun terakhir ini perhatian kita tercurah pada penyusunan kurikulum pendidikan. Jika dicermati draft kurikulum pendidikan tahun 2013 serta dari sekian banyak pendapat dan saran dalam tanggapan uji publik, bangsa ini dan pemangku kepentingan pendidikan khususnya, telah melupakan jati diri dan kodratnya sebagai bangsa bahari. Padahal ini penting untuk membentuk karakter bangsa maritim.

Lalu dimana kepedulian bangsa ini yang negaranya memiliki luas wilayah laut 5,8 juta kilometer persegi atau 62,80 persen dari total wilayah Indonesia, memiliki garis pantai 95.150 kilometer terpanjang setelah Kanada, USA, Rusia Federasi, serta aset berupa 17.480 pulau tersebar dari Pulau Sabang sampai Merauke, dari Pulau Miangas hingga Rote itu?

Sayangnya *competitive advantage* tersebut belum memberikan manfaat ekonomi bagi negara. Pasalnya, kontribusi PDB dari sektor

maritim masih sekitar 20 persen, sangat jauh dari harapan, padahal potensi ekonomi sektor kelautan yang potensial untuk dimanfaatkan seperti dari sektor perikanan, bioteknologi, pertambangan, energi, pariwisata bahari, industri maritim dan perhubungan laut, setiap tahun diasumsikan dapat menghasilkan sekitar Rp 5000 triliun. Industri maritim kita tertinggal dari China, Vietnam, Korea Selatan, Kanada, Norwegia dan Maroko.

Potensi maritim Indonesia sudah lama terlantar. Bahkan, potensi maritim saat ini lebih banyak dimanfaatkan negara lain. Sebagai ilustrasi, Indonesia berada di persimpangan dua benua Australia-Asia serta dua samudera Pasifik-Indonesia (Hindia).

Dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini terjadi pergeseran ekonomi dunia dari Samudera Atlantik ke Pasifik sehingga posisi Indonesia sangat strategis, sebab 75 persen komoditas perdagangan dunia melewati perairan Indonesia. Kita juga belum mampu memanfaatkan koridor Alur laut kepulauan (ALKI) untuk kepentingan pertahanan, perekonomian dan sosial budaya. Kita menjadi penonton di negeri sendiri karena paradigma pembangunan masih berorientasi darat.

Pendidikan Bahari

Untuk menanamkan visi kelautan dalam rangka membangun kembali semangat dan jati diri bangsa bahari, diperlukan upaya sejak dini dan berkelanjutan. Hal itu bisa dimulai pada pendidikan formal di setiap level yaitu di tingkat pendidikan dasar, menengah hingga pendidikan tinggi.

Faktor penting yang menyebabkan kita terpuruk di laut karena mata pelajaran bahari tidak pernah diajarkan di sekolah. Sebaliknya generasi muda yang terlanjur mengenyam pendidikan paradigma darat, tidak mempunyai minat menekuni apalagi mengembangkan potensi lautnya. Sejatinya pendidikan bahari pada strata pendidikan formal sangat dibutuhkan untuk menanamkan dan menumbuhkan kembali semangat serta jiwa bahari bangsa.

Bentuk atau muatan pelajaran bahari bisa diintegrasikan dengan mata pelajaran secara langsung ataupun dikemas dalam mata pelajaran lain yang telah ada. Misalnya, anak didik dan masyarakat umum akan mendapat banyak manfaat dari pelajaran bahari dalam kemasan Geopolitik untuk membangkitkan semangat cinta tanah air.

Dari Cinta tanah air akan membangkitkan karakter nasional yang menjadi salah satu kekuatan nasional. Hal ini bisa diaplikasikan dalam mata pelajaran lain yang sudah ada seperti Ilmu Pengetahuan Alam, Olahraga, Sejarah, budaya, kesenian atau pelajaran ekstra kulikuler seperti Pramuka Saka bahari dan hampir di semua muatan mata pelajaran di sekolah dasar hingga menengah atas dan perguruan tinggi. Dengan ditetapkannya pelajaran bahari dalam kurikulum pendidikan nasional, diharapkan akan mengikis warisan budaya kolonial yang berusaha ditanamkan secara halus dan sistemik pada generasi muda.

Potensi kelautan Indonesia sangat besar dan beragam, pemberdayaan maupun pengelolaannya mengandung permasalahan yang sangat kompleks. Permasalahan terberat yang dihadapi oleh bangsa ini dan harus mendapatkan prioritas adalah bagaimana membangkitkan semangat bahari yang kini pudar dan suram sinarnya.

Lebih dari setengah abad sejak deklarasi Djuanda, karakter bangsa Indonesia tidak lagi menggambarkan karakter bangsa bahari seperti yang ditunjukkan dalam masa kejayaan Sriwijaya, Majapahit atau Kerajaan Demak.

Sebagian besar masyarakat justru memandang laut sebagai tempat menakutkan, kawasan kumuh dan tidak layak dijadikan ranah mata pencaharian. Masyarakat lebih banyak mendengar mitos, misteri, dan cerita menakutkan dari laut ketimbang kisah kebesaran Sriwijaya, Kerajaan Agro-Maritim Majapahit dan kedigdayaan Patih Gajah Mada serta Ketokohan Panglima laut atau Jaladimantri Nala yang sukses memimpin armada Majapahit menyebrangi samudra dan menaklukkan Madagaskar.

Demikian pula kekuatan maritim Kerajaan Demak hanya sebatas diketahui anak didik dan generasi muda. Padahal kerajaan ini mampu mengirim armada laut yang dipimpin Pati Unus yang bergelar Pangeran Sabrang Lor dengan mengerahkan 100 buah kapal dengan 10.000 prajurit untuk menyerbu Portugis di Malaka.

Potensi kelautan Indonesia sangat besar dan beragam, pemberdayaan maupun pengelolaannya mengandung permasalahan yang sangat kompleks. Permasalahan terberat yang dihadapi oleh bangsa ini dan harus mendapatkan prioritas adalah bagaimana membangkitkan semangat bahari yang kini pudar dan suram sinarnya. Salah satu cara yang dianggap tepat adalah dengan membangun sumber daya manusia melalui jalur pendidikan. Seluruh potensi laut Indonesia yang berlimpah ini, hanya bisa ditransformasikan menjadi aset apabila mendapatkan sentuhan iptek dan ditangani oleh SDM unggul yang profesional.

*) Ketua Forum Masyarakat Kelautan dan Perikanan, Pengurus Dewan Kelautan Indonesia Daerah Jawa Timur



Ilustrasi

PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL

“**PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)** melayani jasa kapal, barang, alat-alat bongkar muat, penumpang, petikemas, informasi dan jasa kepelabuhanan lainnya.

“

Salah satu sarana transportasi paling efisien dalam perdagangan saat ini adalah angkutan laut yang merupakan sarana angkutan massal dengan kemampuan jangkauan jarak jauh, sehingga kemajuan dibidang angkutan laut akan berperan besar dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Perkembangan perdagangan akan sangat bergantung pada dukungan transportasi sebagai sarana distribusi barang maupun mobilitas pelaku perdagangan. Melalui sarana transportasi, bahan baku, bahan olahan dan/atau hasil produksi dari suatu daerah dapat dipasarkan ke daerah lain, hasil barang-barang yang diproduksi oleh sebuah pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku, bahan olahan dan barang-barang jadi itu dibutuhkan jasa transportasi

darat, laut maupun udara. Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan, sangat membutuhkan angkutan laut yang dapat menjangkau seluruh tempat wilayah nusantara. Disini letak pentingnya peran pelabuhan.

Pelabuhan menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan / atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sedangkan pengertian Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi

pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu-lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan antar moda.

Kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) antara lain meliputi pelayanan jasa kapal, barang, alat-alat bongkar muat, penumpang, petikemas, informasi dan jasa kepelabuhanan lainnya. Untuk melaksanakan kegiatan kepelabuhanan diperlukan fasilitas-fasilitas, baik fasilitas pokok maupun fasilitas penunjang. Fasilitas pokok meliputi : Perairan tempat labuh, kolam labuh, alih muat antar kapal, dermaga, terminal penumpang, pergudangan, lapangan penumpukan, terminal (untuk petikemas, curah cair, curah kering dan Ro-Ro), perkantoran (untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa), fasilitas bunker (BBM), instalasi (air, listrik, dan telekomunikasi), jaringan jalan dan rel kereta api, fasilitas pemadam kebakaran dan tempat tunggu kendaraan bermotor

PELAYANAN KAPAL

Jasa Pelayanan Kapal dimulai dari sejak kapal masuk ke perairan pelabuhan, berada di kolam pelabuhan, ketika akan bersandar di tambatan, sampai saat kapal meninggalkan pelabuhan. Dalam rangka menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh, maka untuk pelabuhan-pelabuhan tertentu dengan kapal-kapal tertentu harus dipandu oleh petugas pandu yang disediakan oleh Pelabuhan. Pemerintah telah menetapkan perairan-perairan yang termasuk dalam kategori perairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan perairan diluar batas perairan pandu. Untuk mengantar petugas pandu ke/dari kapal diperlukan peralatan kapal yang disebut kapal pandu. Terhadap kapal yang keluar masuk pelabuhan dan mempunyai panjang kapal lebih dari 70 meter, harus menggunakan kapal tunda. Sedangkan terhadap kapal yang panjangnya (LOA = *Length Over All*) lebih dari 30 meter, dengan pertimbangan keselamatan dapat menggunakan kapal kepil. Pelayanan Kapal



Ilustrasi

yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) antara lain :

• PEMANDUAN.

Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan. Sedangkan pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu nakhoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Untuk dapat melaksanakan tugas pemanduan dengan baik diperlukan sarana penunjang berupa Sarana Bantu Pelayanan Pemanduan (SBPP), yaitu :

- Motor Pandu : yaitu kapal yang berfungsi untuk mengantar atau menjemput pandu ke dan dari kapal di tengah laut.
- Kapal Tunda : yaitu kapal yang berfungsi untuk membantu pandu dalam proses lepas/sandar kapal dari dan ke dermaga maupun untuk mengawal pada alur pelayaran sempit.
- Kapal Kepil : yaitu kapal yang berfungsi untuk membantu melepas dan mengantar tali dari dan ke dermaga.



Ilustrasi

Bahwa untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di 10 (sepuluh) cabang perairan wajib pandu dilingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 603 Tahun 2012 telah memberikan izin kepada PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) untuk menyelenggarakan pelayanan jasa pemanduan pada beberapa wilayah pelabuhan laut.

• PENUNDAAN.

Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat/lepas ke atau dari tambatan, pelampung, *breasting dolphin*, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.



Ilustrasi

“
STS Transfer
adalah alih
muatan
langsung
dari kapal ke
kapal dengan
menggunakan
pipa atau alat
lainnya.
”

Pemerintah cq. Departemen Perhubungan memberikan pedoman tentang jumlah dan ukuran PK kapal tunda untuk melaksanakan penundaan sebagai berikut :

- Panjang kapal 70 meter s/d 100 meter minimal ditunda dengan 1 unit kapal tunda dengan daya 800 PK.
- Panjang kapal 101 meter s/d 150 meter minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 1.600 PK.
- Panjang kapal 151 meter s/d 200 meter minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 3.400 PK s/d 5.000 PK
- Panjang kapal 201 meter s/d 300 meter minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 5.000 PK s/d 10.000 PK
- Panjang kapal 301 meter ke atas minimal ditunda dengan 3 unit kapal tunda dengan daya minimal 10.000 PK.
- LABUH.



Ilustrasi

Perairan pelabuhan khususnya yang berupa kolam pelabuhan harus dapat dipergunakan untuk berlabuh kapal dengan aman sambil menunggu pelayanan berikutnya yaitu bertambat di dermaga pelabuhan. Uang labuh tidak dipungut pada beberapa kapal yang menggunakan perairan pelabuhan, diantaranya:

- Kapal kecil dengan ukuran 3.5 GRT.
- Kapal yang hanya melintasi perairan tersebut.
- Kapal milik pemerintah (kapal perang, Kapal bea dan Cukai dan lain-lain) yang tidak digunakan untuk kegiatan niaga.
- Kapal baru yang dibuat, selama di pelabuhan tidak menaikkan atau menurunkan barang/penumpang.
- Kapal mati yang ditempatkan di lokasi tertentu.

• TAMBAT.

Tambatan adalah bangunan fasilitas pelabuhan untuk tempat merapatnya/sandar kapal, bisa dibuat dari beton, besi/kayu, pelampung, *breasting dolphin*, maupun pinggiran pantai. Jadi tambat sendiri adalah proses untuk menyandarkan kapal dari posisi labuh di kolam pelabuhan ke posisi tempat tambat/dermaga.

• STS TRANSFER

STS Transfer adalah alih muatan langsung dari kapal ke kapal dengan menggunakan pipa atau alat lainnya. Kegiatan ini dilakukan di perairan sehingga kapal yang melakukannya tidak bertambat di tambatan. Selain area perairan STS Transfer ada *Transfer Anchorage Area (TAA)* adalah lokasi yang diperuntukan untuk tempat berlabuh sementara kapal-kapal yang berlayar di perairan untuk keperluan *ship supplies*, *bunkering*, *repair* dan keperluan lainnya yang ditetapkan berdasarkan *Notice to Marine (NTM)*.

Beberapa kegiatan di perairan STS Transfer antara lain meliputi : alih muat (*ship to ship*), pencucian kapal (*tank cleaning*), pencampuran bahan (*blending*), pengisian minyak atau air bersih (*bunkering*), berlabuh jangkar sambil menunggu perintah (*anchorage area and waiting order*) dan *supply logistic*.

Subdit Pelayanan Kapal



Ilustrasi

KONTINGEN PELABUHAN INDONESIA RAIH JUARA UMUM 11th ASEAN PORT ASSOCIATION (APA) SPORTS MEET 2013

“
APA Sports Meet
merupakan acara
rutin 3 (tiga)
tahunan yang
diselenggarakan
oleh APA
”

Acara 11th APA sports Meet 2013 diselenggarakan di Manila, Filipina pada tanggal 25 Februari sampai dengan 2 Maret 2013 telah usai dilaksanakan. APA Sports Meet merupakan acara rutin 3 (tiga) tahunan yang diselenggarakan oleh APA dan untuk tahun 2013 ini merupakan kegiatan yang kesebelas kalinya yang diselenggarakan oleh Philippines Port Port Authority (PPA).

Juan Sta. Ana, General Manager dari tuan rumah Filipina Ports Authority (PPA) mengatakan bahwa di antara berbagai aktivitas dalam memenuhi adalah golf, futsal, bulu tangkis, mini-marathon, bowling dan tenis meja.

Dia menambahkan bahwa tempat untuk acara adalah The Golf Riviera Country Club dan di Tagaytay untuk turnamen golf, Emilio Aguinaldo

Universitas Gym untuk permainan Futsal, Rizal Memorial Sport Complex (RMSC) untuk bulu tangkis, RMSC Stadion untuk mini-marathon, Mall Asia Bowling Center selama sepuluh-pin bowling dan ruang serbaguna.

Sedikitnya 500 (lima ratus) atlet dari negara-negara anggota Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) seperti : Brunei, Kamboja, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Singapura, Thailand, Vietnam dan Filipina akan bertanding pada Asean Ports Association (APA).

Kontingen Indonesia yang terdiri dari PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) dalam acara 11thAPA

SPORTS MEET menampilkan para atlet terbaiknya sebagai delegasi Indonesia dengan total jumlah atlet mencapai 153 (seratus lima puluh tiga) orang, yang terbagi dalam 6 (enam) cabang olahraga

Sedianya yang bertindak sebagai Head of Delegation adalah Bapak RJ Lino, karena berhalangan hadir, maka posisi Head of Delegation digantikan oleh Bapak Harry Sutanto (Dirut PT Pelindo IV). Sedangkan yang bertindak sebagai Chief De Mision adalah Herman Pasoroan Harianja (Dirpum PT Pelindo IV).

Jumlah delegasi sebanyak 153 (seratus lima puluh tiga) orang, dengan perincian, PT Pelindo I sebanyak 14 orang, PT Pelindo II sebanyak 84 orang, PT Pelindo III sebanyak 28 orang dan PT Pelindo IV sebanyak 27 orang

Dari total medali 28 emas, 28 perak dan 28 perunggu yang diperebutkan dalam 11th APA sports Meet 2013, kontingen Pelabuhan Indonesia berhasil merebut 20 medali emas, 13 perak dan 3 perunggu sehingga Kontingen Indonesia ditetapkan sebagai Juara Umum.

Kontingen Indonesia menjadi juara umum dalam kegiatan 11th APA sports Meet 2013, adapun perolehan medali yang dipertandingkan sebagai berikut :



Delegasi Pelabuhan Indonesia merayakan kemenangan

No.	Cabang Olahraga	Jumlah Medali			Perolehan Medali		
		Emas	Perak	Perunggu	Emas	Perak	Perunggu
1.	FUTSAL	1	1	1	1		
2.	GOLF	5	5	5	3		
3.	BULUTANGKIS	6	6	6	6	5	
4.	TENIS MEJA	7	7	7	6	5	1
5.	MINI MARATHON	5	5	5	4	3	1
6.	BOWLING	4	4	4	0	0	0
	JUMLAH	28	28	28	20	13	3

Sedangkan nama-nama atlet yang mendapatkan perolehan medali adalah sebagai berikut :

I FUTSAL MEDALI EMAS

II GOLF MEDALI EMAS

1. Budiono (Overall Lowest Gross / Pelindo III)
2. Nugroho (Overall Lowest Nett / Pelindo III)
3. Budiono / Nugroho / Irwan F / Heru B F / Teguh (Pelindo III - Pelindo II - Pelindo IV)

III BULUTANGKIS MEDALI EMAS

1. Tike Arielda (Tunggal Putri / Pelindo III)
2. M. Junaedi (Tunggal Putra / Pelindo III)
3. Arnord D / Empur S (Ganda Veteran / Pelindo II)
4. M. Asyikuru / A. Shahibul Wafa (Ganda Putra / Pelindo II)
5. Tike Arielda / Dora (Ganda Putri / Pelindo III)
6. M. Asyikuru / Samantha L (Ganda Campuran / Pelindo II)

MEDALI PERAK

1. Natalia Deske (Tunggal Putri / Pelindo II)
2. Agus Setiawan (Tunggal Putra / Pelindo III)
3. Farhad / Iwan Eko (Ganda Putra / Pelindo III)
4. Samantha Lintang / Natalia D (Ganda Putri / Pelindo II)
5. Agus Setiawan / Dora (Ganda Campuran / Pelindo III)

IV TENIS MEJA MEDALI EMAS

1. Silir Rovani (Tunggal Putri / Pelindo II)
2. Heri Siswanto (Tunggal Putra / Pelindo III)
3. M Saiful Soamale (Tunggal Putra Veteran / Pelindo II)
4. M Saiful S / M Fauqi (Ganda Putra / Pelindo II - Pelindo III)
5. Dea S / Annisa D M S (Ganda Putri / Pelindo II - Pelindo III)
6. M Saiful S / Yeni Indra (Ganda Campuran / Pelindo II - Pelindo III)

V MINI MARATHON MEDALI EMAS

1. Hari Rohman (Perorangan Putra 10 K / Pelindo II)
2. Mutia Proborini (Perorangan Putri 5 K / Pelindo II)
3. Hari R / Wahyu B / Antonius (Beregu Putra 10 K / Pelindo II - Pelindo III)
4. Sunaji / Bambang / Wargono (Beregu Putra 5 K / Pelindo III - Pelindo II)

MEDALI PERAK

1. Wahyu Bangkit (Perorangan Putra 10 K / Pelindo III)
2. Sunaji (Perorangan Putra 5 K / Pelindo III)
3. Mutia P / Erni / Vony (Beregu Putri 5 K /)

MEDALI PERUNGU

1. Bambang (Perorangan Putra 5 K / Pelindo III)

Dalam kesempatan itu, perwakilan delegasi Indonesia juga melakukan kunjungan ke KBRI Filipina pada tanggal 25 Februari 2013 dalam rangka menjalin komunikasi dan menginformasikan adanya kegiatan 11th APA sports Meet 2013 di Manila.

Selanjutnya pada tanggal 1 Maret 2013 perwakilan delegasi Indonesia juga melakukan kunjungan ke Pelabuhan North Port, South Port dan Manila International Container Terminal (MICT) di Manila Filipina dalam rangka benchmarking dan bertukar informasi tentang perkembangan kepelabuhanan.

Dalam kesempatan closing meeting disampaikan bahwa kegiatan 12th APA sports Meet 2016 akan ditunjuk sebagai tuan rumah adalah Negara Vietnam.(Berlian1)

BATAM SATU MALAM



Bicara soal wisata, banyak sekali objek wisata di Indonesia yang patut dibanggakan. Mulai dari wisata alam, wisata budaya, wisata sejarah hingga ke wisata kuliner, semuanya lengkap tersedia di Indonesia.

Letak geografis dan peradaban yang ada di Indonesia merupakan salah satu faktor pendukung bagaimana ragam budaya dan keanekaragaman alamnya berpadu secara nyata indahnnya.

Kali ini, kami akan coba mengulas satu dari sekian banyak wilayah yang ada di Indonesia untuk kita nikmati dari sudut pandang yang paling menyenangkan, yaitu jalan – jalan. Jalan – jalan kita kali ini adalah menjelajah kota terbesar di jajaran kepulauan Riau. Yap, Batam. Di era 80 – 90 an Batam menjadi alternatif murah untuk menuju Singapura. Tapi sekarang, dengan adanya perang tarif maskapai penerbangan so penerbangan langsung ke Singapura jauh lebih murah daripada terbang ke Batam lalu sambung ferry.

Kota yang dikenal dengan sebutan kota seribu ruko ini memang menawarkan wisata belanja yang lengkap, terutama elektronik, tas, parfum dan makanan yang rata – rata adalah barang import namun dengan harga terjangkau. *Sebelum* berbelanja bermacam – macam barang, ada baiknya Anda menelusuri keindahan alam di Batam, berikut diantaranya :

JEMBATAN BARELANG

Tidak lengkap rasanya apabila Anda pergi ke Batam tanpa berkunjung ke Jembatan Barelang yang merupakan ikon kota ini. Jembatan Barelang, merupakan jembatan penghubung enam pulau yang namanya diambil dari singkatan 3 pulau terbesar yaitu Batam (BA), Rempang Pulau (RE) dan Galang Pulau (LANG), sehingga disebutlah jembatan Barelang. Mungkin jembatan ini tidak semegah Jembatan Suramadu yang menghubungkan Surabaya dan Madura, namun pemandangan yang ditawarkan sepanjang jembatan sungguh mempesona, dengan hamparan laut bergradasi warna biru dan toska, serta keindahan pulau – pulau kecil yang hadir di sisi kanan dan sisi kirinya membuat pesona Jembatan ini seperti jembatan alam yang dirancang sebagai pemanis keindahan disekitarnya. Jembatan pertama bernama Jembatan Tengku Fisabillah dan hanya di jembatan ini lah, Anda bisa menikmati jagung bakar atau peyek udang serta kepiting goreng yang dijual di pinggir jembatan ini.

Menikmati suasana sore di pinggir pantai, Anda dapat menikmati seduhan kopi hangat sebagai pelengkap liburan Anda

“

Beberapa warga disini menyebut jembatan ini adalah jembatan Habibie, karena jembatan ini diprakarsai dan dicetuskan oleh Bapak B.J Habibie. Oleh karenanya, tak heran apabila Anda bertanya dengan warga Batam mengenai Bapak Habibie, mereka dengan fasih dan bangganya menceritakan dengan detail sepaik terjang beliau di Batam.

KAMPUNG VIETNAM

Menuju wisata selanjutnya, yaitu Kampung Vietnam. Perjalanan ke Kampung Vietnam atau Ex “Camp” Vietnam ini kita akan disuguhkan dengan sebuah kamp lama bekas pengungsi Vietnam, yang diduduki selama 20 tahun oleh orang-orang Vietnam dan kini telah dikembalikan sebagai daya tarik wisatawan. Tempat ini semula adalah tempat pengungsian warga Vietnam saat terjadi perang saudara di negaranya. Sebagian warga Vietnam mencoba “melarikan diri” dari negaranya dan diantaranya berlabuh di Pulau Galang, Batam. Menyaksikan hal itu, PBB dalam hal ini UNHCR bersama Pemerintah Indonesia membangun “perkotaan” kecil yang dilengkapi dengan fasilitas diantaranya, rumah sakit, sarana pendidikan, penjara, tempat ibadah dan bahkan pemakaman ada disini untuk kelangsungan hidup mereka supaya lebih layak. Lambat laun, setelah perang saudara di Vietnam berakhir, PBB mengembalikan pengungsi ke negara asalnya, sehingga tempat ini kosong dan dijadikan tempat wisata.



Ilustrasi

Memasuki Kampung Vietnam seperti memasuki tempat modern di jamannya, dengan sanitasi dan tata kota yang rapi. Tempat ini juga merupakan rute favorit bagi pengendara sepeda, karena di sekitarnya ditumbuhi pepohonan yang hijau dan suasana yang sejuk, sehingga beberapa koloni monyet betah berada disana.

OCARINA PARK

Kawasan wisata Ocarina ini berada di dekat Batam Center Ferry Terminal, salah satu terminal penyeberangan dari Batam menuju ke Singapura dan Malaysia. Di kawasan ini selain pantai yang dapat dijadikan

berkumpulnya muda – mudi setempat, juga terdapat beberapa permainan seperti bianglala. Apabila Anda beruntung, maka Anda dapat melihat Singapura dari atas bianglala saat cuaca tidak berkabut. Sebagai kenang – kenangan selama menginjakkan kaki di Batam, Anda juga dapat berfoto di depan tulisan Coastarina dengan huruf raksasa yang merupakan kebanggaan kawasan ini.

Menikmati suasana sore di pinggir pantai, Anda dapat menikmati seduhan kopi hangat sebagai pelengkap liburan Anda. Rumah Kopi Fatmawati dapat Anda jadikan referensi selama bersantai di Ocarina. Tempatnya teduh dan menjorok ke laut, dihubungkan dengan jembatan buatan yang ramai digunakan sebagai tempat berfoto.



Ilustrasi

PANTAI TANJUNG PINGGIR

Pantai Tanjung Pinggir adalah pantai di pinggir Batam yang memiliki pasir putih kecoklatan. Walaupun berpasir putih kecoklatan, jangan harap Anda dapat asyik bermain pasir disini, karena pantai ini paling cocok untuk bersantai dan mencari kerang serta batu – batu indah saat air surut. Namun tidak usah berkecil hati karena letaknya di Sekupang, sehingga pantai ini dapat berhadapan langsung dengan Singapura. Saat cuaca cerah, Anda bahkan dapat menyaksikan gedung kembar tiga di Marina Bay Sands dan gedung pencakar langit lainnya di Singapura melalui pantai ini. Tak heran apabila saat waktu liburan, pantai ini ramai dikunjungi wisatawan lokal.



Ilustrasi



Ilustrasi

OLEH - OLEH

Buah tangan adalah budaya yang ada di Indonesia yang telah turun menurun. Nah, apabila Anda bercerita tentang rencana liburan Anda ke sanak saudara, pasti mereka pun akan “menodong” Anda dengan sejumlah oleh-oleh. Tak perlu risau akan itu, karena di Batam banyak dijual makanan import yang terjangkau. Batam memang sejak dulu terkenal dengan harga murah. Hal ini disebabkan kawasan ini merupakan *Free Trade Zone* atau zona perdagangan bebas yang membebaskan PPN dan PPNBm. Berikut beberapa tempat yang patut Anda kunjungi :



Ilustrasi

Mall TOP 100

Mall TOP 100 merupakan tempat yang ramai dikunjungi para wisatawan, karena kelengkapannya dalam menyediakan berbagai produk dalam dan luar negeri khususnya makanan. Mall TOP 100 ini terkenal dengan berbagai coklat mewah yang dijual dengan harga miring. Berbagai merk ternama mulai dari Alfredo, Anthon Berg Chocolate Cocktail hingga coklat Roka ada disini. Paket murah dan diskon hampir dipastikan setiap hari ada. Coklat satu pak dengan isi 20 buah dari Malaysia dijual hanya dengan harga Rp10.000,-, tertarik?

CAKE VILLA

Makanan paling terkenal di Batam untuk dijadikan oleh – oleh adalah Cake Pisang Villa. Kek ini memiliki varian rasa yang bermacam – macam, ada rasa strawberry, blueberry, buah naga dan masih banyak lagi, namun tetap yang paling istimewa adalah rasa original. Menemukan outlet cake pisang villa juga tidak sulit, karena hampir di setiap sudut Batam tersedia.

NAGOYA MALL

Inilah pusat perbelanjaan dan perdagangan di Batam, Nagoya. Segala macam jenis usaha ada disini. Apabila Anda gemar berbelanja tas, baju, parfum, maka tak salah untuk Anda menapakan kaki disini. Soal harga? Tak perlu dihiraukan, karena semuanya terjangkau. Anda tak perlu jauh – jauh ke Malaysia



Ilustrasi

atau Singapura, karena barang yang ada disana juga tersedia disini, bahkan wisatawan dari Singapura pun berbelanja disini, itulah sebabnya Nagoya merupakan kota yang tak pernah mati.

LUCKY PLAZA

Anda pasti sudah tidak asing lagi tentang elektronik murah yang tersedia di Batam, nah, Lucky Plaza lah tempatnya. Segala macam jenis elektronik ada disini, sekali lagi dengan harga terjangkau. Walaupun ada kamera, laptop, tab dan lain sebagainya, namun primadona disini adalah *handphone*, kondisinya pun rata – rata masih bagus untuk digunakan. Mulai dari *second*, baru hingga BM ada disini. Saran kami, jangan ragu untuk menawar dan berkeliling dari satu toko ke toko lainnya untuk mendapatkan harga terbaik.

Itulah beberapa alternatif wisata yang kami tawarkan apabila Anda berkunjung ke Batam hanya dalam waktu satu hari satu malam. Satu kekurangan yang perlu diantisipasi adalah masalah transportasi yang terbatas. Kami sarankan Anda untuk menyewa mobil pribadi daripada menggunakan taksi yang argonya masih menggunakan negosiasi. Selamat Berlibur ☑ (Berlian4)

“
Mall TOP
100 ini
terkenal
dengan
berbagai
coklat
mewah
yang dijual
dengan
harga
miring.
”

PELAYANAN ASURANSI KESEHATAN DENGAN “MANAGED CARE”



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III bersama Direktur Utama Asuransi Jiwa InHealth Indonesia saat menandatangani kontrak kerja pelayanan kesehatan

Kadaan pada akhir-akhir ini ada kecenderungan, banyak individu yang mengabaikan kesehatannya atas alasan semakin kompleksnya pekerjaan dan kesibukan sehari-hari. Sedangkan faktor kesehatan merupakan modal utama untuk kita agar dapat melakukan aktivitas. Kebanyakan orang menyadari pentingnya kesehatan pada saat penyakit mulai menggerogoti jiwa raganya. Sebagai upaya untuk mengantisipasinya dibutuhkan suatu jenis pelayanan kesehatan yang maksimal agar tingkat kesehatan yang optimal tetap dapat tercapai dalam mendukung produktivitas kerja.

Pemberian layanan kesehatan bagi pegawai beserta keluarganya merupakan suatu hal yang sangat penting. Perlu disadari ataupun tidak, meningkatnya produktivitas perusahaan salah satunya disebabkan karena adanya ketenangan pegawai dalam melakukan pekerjaan. Hal ini akan bisa terwujud apabila terdapat jaminan pelayanan kesehatan memadai.

Menyadari akan permasalahan tersebut, setiap perusahaan senantiasa melakukan upaya melakukan penyempurnaan terhadap pemenuhan kesehatan para pegawainya. Dilihat dari perspektif biaya, pelayanan kesehatan yang tidak terkendali akan berdampak terhadap peningkatan biaya secara keseluruhan dalam perusahaan. Akibatnya, akan berpengaruh terhadap daya saing

perusahaan tersebut. Bahkan perusahaan besar sekalipun akan kehabisan energi dan revenue, jika perusahaan itu tidak bisa mengendalikan biaya kesehatan pegawainya.

Memperhatikan pentingnya pengendalian biaya kesehatan, sehingga sudah sewajarnya apabila pelayanan kesehatan lebih disempurnakan lebih baik lagi. Penyempurnaan ini bertujuan agar mampu memenuhi harapan dan fungsi pelayanan kesehatan, sesuai dengan koridor pelayanan kesehatan yang rasional, akuntabel, cost-effective dan mampu mendukung increasing competitive advantage operasional perusahaan.

Apa itu Managed Care ?

Managed care adalah sistem yang terintegrasi dalam pembiayaan dan pemberian layanan kesehatan bagi peserta. Dalam pelaksanaannya konsep ini berpedoman pada sejumlah elemen, yaitu:

- Pengaturan provider layanan kesehatan dengan pemberian jasa medik yang komprehensif (menyeluruh)
- Seleksi provider layanan kesehatan yang memenuhi standar pelayanan mutu
- Adanya pelaksanaan utilization review dan perbaikan mutu secara berkelanjutan
- Penekanan upaya pencegahan penyakit dan pemeliharaan kesehatan.

Jika asuransi kesehatan indemnity tradisional memberikan batasan (limitasi) dengan plafond/ nilai rupiah tertentu dalam periode tertentu, dan hanya bertanggung jawab pada reimbursement peserta atas biaya pelayanan kesehatan dengan batasan nilai maksimal tertentu. Konsep managed care berbeda, yakni memberikan semua pelayanan kesehatan sesuai kebutuhan medis pasien, tanpa limitasi atau plafond tertentu, dan tetap mengacu pada standar pelayanan medis yang telah ditentukan dengan memperhatikan pola layanan yang terstruktur-

Di dalam managed care juga diberikan layanan promotif dan preventif sebagai kombinasi dari asuransi kesehatan dan sistem pemberian pelayanan kesehatan. Selain itu, managed care bertanggung jawab juga dalam memberikan pelayanan (service) secara maksimal, sehingga akses pelayanan kesehatan, kualitas dan kesesuaian pelayanan lebih terjamin.

Untuk lebih detailnya berikut ilustrasi gambaran perbedaan asuransi tradisional (indemnity) dengan Managed Care :

ASURANSI TRADISIONAL (INDEMNITY)	MANAGED CARE
1. Tidak ada batasan untuk memilih provider	1. Mendorong atau mensyaratkan provider yang dipergunakan
2. Menawarkan cara pembayaran <i>fee for service</i> kepada provider	2. Membayar berdasarkan tarif negosiasi kepada provider
3. Fungsi asuransi terpisah dari system penyelenggaraan pelayanan kesehatan	3. Mengintegrasikan system pembiayaan dengan pelayanan kesehatan
4. Menanggung semua resiko keuangan	4. Berbagi resiko dengan provider
5. Menawarkan insentif keuangan untuk mengendalikan biaya	5. Menciptakan insentif keuangan bagi provider maupun tertanggung untuk mengendalikan biaya
6. Tidak tertarik untuk mengukur mutu dan pelayanan kesehatan	6. Dapat ikut serta aktif dalam metode pengukuran kualitas dan memantau kelayakan pelayanan
7. Tidak memiliki ketentuan biaya yang riil, semata-mata "kalo sudah selesai bayar"	7. Sebagian besar sudah menetapkan anggaran biaya pelayanan, prabayar dengan premi yang tetap
8. Terdapat batasan pembiayaan, bisa pembatasan tindakan atau dengan batas maximum selama 1 periode polis	8. Tidak terdapat pembatasan biaya, tapi dengan pola penanganan layanan kesehatan yang terstruktur

Ciri lain yang membedakan manage care dengan metode indemnity (asuransi tradisional) adalah :

Diterapkannya manajemen utilisasi (Utilization Management) yaitu suatu proses yang dilakukan untuk memastikan tertanggung menerima pelayanan yang diperlukan, sesuai kebutuhan medis dan berkualitas tinggi dengan biaya yang efisien. Oleh karena itu kontrak antara *manage care organization* (MCO) dengan provider sangatlah penting untuk menjamin mutu layanan dan sekaligus sebagai pengendali mutu pelayanan.

Kualitas sebuah MCO ditentukan oleh kualitas dokter dan profesi kesehatan lainnya yang dikontrak. Sebelum kontrak dilakukan, maka MCO wajib mengidentifikasi dokter keluarga (*primary care physician*) dan menetapkan penggunaan provider atau profesi kesehatan lainnya dengan tetap melakukan kajian atas *credentialing* (kualitas dokter). Khususnya dalam hal ini bila memang Peserta asuransi managed care *confidence* dengan pilihan dokter keluar yang ada menjadi jauh memberikan kemudahan namun untuk fleksibilitas pilihan Dokter keluar di klinik 24 jam merupakan point tambah tersendiri untuk mendapatkan kemudahan-kemudahan layanan.

GANDENG INHEALTH

Pelayanan kesehatan Pelindo III yang kini menggunakan sistem manage care telah memasuki tahun ke-2. Pasca berakhirnya kontrak pengelolaan dana kesehatan oleh

PT Asuransi Jiwa Jiwasraya, kini pengelolaan itu dilanjutkan oleh PT Asuransi Jiwa InHealth Indonesia (InHealth). Sejak Selasa awal Maret lalu, anak perusahaan PT Askes itu resmi mengawal manage care Pelindo III. Sebanyak 8.648 orang, yang terdiri dari pegawai aktif dan pensiunan telah terdaftar sebagai peserta manage care.

Direktur Personalia dan Umum Pelindo III, A. Edy Hidayat N., menuturkan pengalihan pelayanan kesehatan dari sistem kapitasi ke sistem manage care dilakukan salah satunya untuk pengendalian biaya kesehatan perusahaan. Selain itu, dengan menggunakan manage care diharapkan dapat memberikan keleluasaan bagi pegawai untuk berobat di tempat yang paling mudah diakses.

"Penggunaan manage care ini jangan diartikan sebagai upaya untuk membatasi pengobatan, tetapi lebih kepada pengendalian, jika memang sakit silahkan berobat, tetapi jika tidak sakit kenapa harus berobat," katanya.

Sementara itu, Direktur Utama PT Asuransi Jiwa InHealth Indonesia (InHealth), Rosa Christiana Ginting menerangkan bahwa dalam pelaksanaan sistem manage care, InHealth telah memiliki standar yang dapat dipertanggungjawabkan. Baik itu dalam pelayanan kesehatan oleh dokter maupun obat-obatan yang diberikan. Rosa juga mengingatkan kepada seluruh pegawai maupun pensiunan Pelindo III untuk menjaga kesehatan dengan memperhatikan pola hidup.



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III bersama Direktur Utama Asuransi Jiwa InHealth Indonesia

"Yang tahu kesehatan kita ya diri kita ini, yang bisa menjaga kesehatan kita juga kita sendiri. Untuk itu perhatikan pola hidup, istirahat yang cukup serta konsumsi makanan yang sehat, olah raga itu dapat ikut menjaga kesehatan kita," kata Rosa.

Pelayanan kesehatan sistem manage care yang dijalankan oleh InHealth bagi Pelindo III akan berjalan dalam jangka waktu 1 tahun, terhitung mulai tanggal 1 Maret 2013 sampai dengan tanggal 28 Februari 2014. (Berlian 1)



Walikoto Surabaya, Gubernur DKI Jakarta, Menteri BUMN

KEPEMIMPINAN BLUSUKAN DAN EGALITER

Oleh : Zainal Arifin Emka*

“
Sebagai
Kepala Negara,
Muhammad
sangat dekat
dengan
masyarakatnya.
Saat para
sahabat
menggali parit
dalam keadaan
lapar dan letih
”

Nama Tri Risma Harini, Jokowi, dan Dahlan Iskan berhasil merebut perhatian banyak orang. Media massa yang biasanya pelit bercerita tentang kisah sukses dan perilaku baik aparat birokrasi, dengan sukarela menyediakan ruang-ruangnya untuk memberitakan hampir setiap langkah Walikoto Surabaya, Gubernur DKI Jakarta, dan Menteri BUMN itu.

Gaya kepemimpinan “blusukan” atau zaman dulu disebut “turba” atau turun ke bawah, terjun sendiri menyapa masyarakat yang dipimpinnya, rupanya memenuhi syarat kelayakan jurnalistik untuk diliput. Andai saja liputan atas mereka dinilai dengan harga pariwisata, entah berapa miliar rupiah harus mereka gelontorkan untuk media massa.

Sebenarnya, gaya kepemimpinan ketiga tokoh itu biasa-biasa saja. Artinya memang sudah seharusnya seorang pemimpin *blusukan* turun ke bawah menengok keadaan nyata warga. Bukan duduk di belakang meja. Namun karena rupanya tipe pemimpin seperti itu sudah lama langka, maka jadilah langkah-langkah ketiganya luar biasa!

Apa ya seorang pemimpin mesti *blusukan* dan *turba* seperti itu. Jawabnya: ya!

Gaya kepemimpinan seperti itulah yang diteladankan Nabi Muhammad. Sebagai Kepala Negara, Muhammad sangat dekat dengan masyarakatnya. Saat para sahabat menggali parit dalam keadaan lapar dan letih, beliau turut serta menggali parit dan turut pula menahan lapar. Pada

saat membangun Masjid Nabawi, beliau pun turut serta memanggul batu bata.

Sikap itu diwarisi dengan baik oleh sahabatnya. Umar bin al-Khattab mengingatkan semua orang yang diberi amanah jabatan, “Jika rakyatku kelaparan, Umar orang yang harus pertama kali merasakannya. Jika rakyatku merasa kenyang, Umar orang yang harus terakhir merasakannya.” Sosok Umar merupakan penerus sikap moral seorang pemimpin sejati, Nabi Muhammad.

Apalagi sebutannya kalau bukan penerapan pola hubungan egaliter dan akrab. Itulah fakta menarik nilai-nilai manajerial kepemimpinan Rasulullah saw, yaitu penggunaan konsep sahabat. Bukan bawahan, staf, pembantu, anak buah, anggota, rakyat, atau hamba. Sahabat dengan jelas mengandung makna kedekatan dan keakraban serta kesetaraan. Ini menggambarkan pola hubungan antara beliau sebagai pemimpin dengan orang-orang yang berada di bawah kepemimpinannya.

Nabi Muhammad merupakan sosok pemimpin yang manakala ada bahaya mengancam atau segala hal yang tidak nyaman, beliau siap pasang badan dan berdiri di garis terdepan. Dalam setiap peperangan beliau selalu maju lebih dulu ketimbang sahabat-sahabatnya. Tetapi bila ada kenikmatan, beliau mendahulukan orang lain.

Kendaraan Moral

Perhatikan juga moral dan kehidupan politiknya. Kondisi masyarakat pra-Islam yang feodalistik dan represif ternyata mampu dihadapi Muhammad dengan menekankan aspek moralitas yang tinggi. Karena itu, politik pada zaman Nabi berfungsi sebagai kendaraan moral yang efektif.

Spirit kepemimpinan yang amanah dan jujur sebagaimana diteladankan kepemimpinan Rasulullah, sungguh menemukan relevansinya saat ini. Spirit untuk menanamkan karakter kepemimpinan yang berkualitas, yang mampu mengedepankan kepentingan khalayak daripada kepentingan pribadi atau golongan. Karakter kepemimpinan yang mengedepankan moralitas tinggi (*akhlaqul al karimah*).

Ada kritik, pemimpin sekarang lebih banyak menuntut, bukan memberi, menikmati (senang-senang), bukan melayani (susah-payah), dan banyak mengumbar janji, bukan memberi bukti.

Moral yang menjadi dasar kebijakan dan tindakan pemimpin adalah kemaslahatan bangsa. Tindakan pemimpin atas rakyat terikat oleh kepentingan atau kemaslahatan umum. Jadi, pemimpin wajib bertindak tegas demi kebaikan bangsa, bukan kebaikan diri dan kelompoknya semata.

Kaidah ini diturunkan dari moral kepemimpinan Nabi SAW seperti disebutkan dalam Alquran. Simaklah surat al-Taubah ayat 128. Di situ terekam Firman Allah, "Sungguh telah datang kepadamu seorang Rasul dari kaummu sendiri, berat terasa olehnya penderitaanmu, sangat menginginkan (keimanan dan keselamatan) bagimu, amat belas kasihan lagi penyayang terhadap orang-orang mukmin."

Perhatikan tiga moral kepemimpinan Nabi seperti tersurat dalam ayat itu. Pertama, *azizin alaihi ma anittum* (berat dirasakan oleh Nabi penderitaan orang lain). Dalam bahasa modern, sifat ini disebut *sense of crisis*, yaitu kepekaan atas kesulitan rakyat yang ditunjukkan dengan kemampuan berempati dan simpati kepada yang kurang beruntung.

Empati itu kemampuan memahami dan merasakan kesulitan orang lain. Empati dengan sendirinya mendorong simpati, yaitu dukungan, baik moral maupun material, untuk mengurangi

Rasulullah Muhammad juga seorang visioner futuristic, berpikir demi masa depan. Simaklah hadist-hadits Rasul yang dimulai dengan kata "akan datang suatu masa". Pernyataan ini diikuti sebuah deskripsi berkenaan dengan persoalan tertentu.

derita orang yang mengalami kesulitan.

Harishun `alaikum maknanya amat sangat berkeinginan agar orang lain aman dan sentosa. Semangat yang menggebu-gebu agar masyarakat dan bangsa meraih kemajuan. Tugas pemimpin, antara lain, memang menumbuhkan harapan dan membuat peta jalan politik menuju cita-cita dan harapan itu.

Sedangkan *raufun rahim* artinya pengasih dan penyayang. Allah SWT adalah Tuhan Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Nabi Muhammad juga pengasih dan penyayang. Orang-orang beriman wajib meneruskan kasih sayang Allah dan Rasul itu dengan mencintai dan mengasihi umat manusia. Kasih sayang (rahmah) adalah pangkal kebaikan. Bagaimana mungkin tanpa kasih sayang orang bisa berbuat baik. "Orang yang tak memiliki kasih sayang, tak bisa diharap kebaikan darinya," kata Nabi.

Betapa eloknya bila moral kepemimpinan itu dimiliki para pemimpin. Tanpa moral ini, seorang pemimpin bisa dipastikan tidak bekerja untuk rakyat, tetapi untuk kepentingan diri, keluarga, dan kelompoknya saja.

Tanpa Kekerasan

Nabi Muhammad SAW memimpin dalam kondisi krisis. Namun dengan mudah beliau berhasil menyelesaikannya, nyaris tanpa kekerasan dan pemaksaan. Menerapkan *akhlaqul karimah* adalah andalannya. Strategi beliau adalah

'Ibda' Binafsik, artinya "Mulailah dari diri sendiri".

Rasulullah yakin bahwa perubahan struktural tak akan pernah terjadi tanpa didahului perubahan kultural, dan perubahan kultural tak akan pernah terjadi tanpa perubahan individual. Perubahan individual adalah modal utamanya. Bahkan perubahan itu harus dimulai dari diri sendiri.

Dan inilah agaknya prinsip moral yang kini sangat relevan untuk ditiru para pemimpin masa kini. Muhammad tidak pernah sekalipun mengambil kesempatan dari kedudukannya. Rasul Saw. wafat tanpa meninggalkan warisan material. Jabatan sebagai pemimpin bukanlah mesin untuk memperkaya diri. Sikap inilah yang membuat para sahabat rela memberikan semuanya untuk perjuangan. Sebab mereka tidak pernah melihat Muhammad mencoba memperkaya diri.

Moral kepemimpinan seperti itulah yang diteladani dengan sangat baik oleh Umar ibn bin al-Khattab. Orang dari Mesir datang ke Madinah untuk mengadukan masalah kepada Khalifah Umar ra. Orang itu terkejut ketika menjumpai Khalifah Umar duduk santai di bawah pohon kurma.

Dan, jangan lupa, Rasulullah Muhammad juga seorang *visioner futuristic*, berpikir demi masa depan. Simaklah hadist-hadits Rasul yang dimulai dengan kata "akan datang suatu masa". Pernyataan ini diikuti sebuah deskripsi berkenaan dengan persoalan tertentu.

Kini, setelah sekian abad berlalu, banyak dari deskripsi Rasul itu yang telah mulai terlihat dalam realitas nyata.

Saya ingin mengakhiri tulisan ini dengan mengutip pernyataan Gustav Lebon. Cendekiawan Prancis ini, dalam bukunya *Peradaban Islam dan Arab*, menulis, "Jika kita ingin mengukur kehebatan tokoh-tokoh besar dengan karya-karya dan hasil kerjanya, maka harus kita katakan bahwa di antara seluruh tokoh sejarah, Nabi Islam adalah manusia yang sangat agung dan ternama. Hal yang patut diperhatikan dalam kepribadian beliau ialah bahwa sebagaimana beliau tidak pernah takut menghadapi kegagalan, ketika memperoleh kemenangan pun beliau tidak pernah menyombong dan tetap menunjukkan sikapnya yang lurus." ***

**penulis merupakan Staf Ahli Al-Falah*



PANDUAN LENGKAP MENGGUNAKAN IPAD

Judul : Panduan Lengkap Menggunakan new iPad
Penulis : Christopher Lee
Penerbit : Media Kita
Th. Terbit : 2012
Tebal : x + 213 hal.
ISBN : 978-979-794-367-7

Buku Panduan Lengkap Menggunakan new iPad ini akan mengajak Anda untuk menggunakan iPad secara efektif dan optimal

Resensi

Sejak kemunculan iPad pada tahun 2010 silam, tidak banyak yang mengerti tentang manfaat dari perangkat tersebut. Sebagian orang berpikir bahwa iPad tidak lebih dari sekedar iPhone yang berukuran besar. Promosi yang besar-besaran dari apple, serta gaya hidup masyarakat yang 'haus' akan gadget membuat iPad menjadi populer dan digunakan banyak orang untuk berbagai macam tujuan.

Dari banyaknya fitur dan kecanggihan yang diberikan oleh iPad, sangat disayangkan masih sedikit yang mengoptimalkan secara maksimal. Selain fungsi standar iPad, seperti membaca e-book, bermain game, melihat foto, membuat laporan anggaran, menulis surat, mengirim dan menerima email, berselancar di internet, menonton film, mendengarkan musik, hingga menjadi petunjuk jalan, para pemilik iPad juga bisa melengkapinya dengan beberapa aplikasi pendukung dari App Store. Selain itu, bisa juga dengan mengoptimalkan pada fitur-fitur bawaan iOS 5, seperti pada sistem browser, kamera, media player, dan maps.

Buku **Panduan Lengkap Menggunakan new iPad** ini akan mengajak Anda untuk menggunakan iPad secara efektif dan optimal. Buku berukuran 24x18 cm karya Christopher Lee ini ditulis secara cermat, dan rinci, mencakup fitur dan aplikasi baru dalam New iPad dan iOS 5.

Didalamnya dijelaskan bagaimana melakukan aktivasi New iPad secara nirkabel, menggunakan iCloud, registrasi dan mengecek waktu garansi iPad Anda, menggunakan Apple Express Lane, menghubungkan New iPad ke internet dengan jaringan Wi-Fi/seluler (3G), mengatur settings New iPad, Safari, Mail, Twitter, menggunakan Dictation, gerakan multi gestures, Split Keyboard, Emoji emoticons, dan banyak fitur lainnya.

Selain itu, dijelaskan pula tips & trik tentang bagaimana mengelola foto, video, dan musik yang

belum pernah Anda ketahui sebelumnya seperti membuat akun iTunes tanpa kartu kredit, membuat akun US iTunes, mengunduh lagu/film gratis, membuat foto album, copy foto dari iPad-PC atau PC-iPad, copy lagu dari PC-iPad, melakukan backup dan restore ke New iPad Anda, dan masih Banyak lagi.

Gadget Preview

Buat Anda yang baru saja berkenalan dengan Apple yang menggunakan OS MacIntosh karena biasanya Anda menggunakan tablet berbasis android atau windows, hanya perlu waktu penyesuaian beberapa saat saja. Tampilan yang sangat atraktif, *handy* alias nyaman digenggam, *cool* alias keren hanya sekelumit alasan kenapa kita memilih Ipad sebagai gadget favorit dan pasti ingin menggunakannya secara maksimal. Bagi pengguna yang memiliki hobi atau bekerja dalam bidang desain, Saya yakin Anda pasti sangat menyukai gadget ini. *Proof* barang cetakan yang pernah di uji DERMAGA untuk ditampilkan pada layar Ipad, membuat kami puas karena *proof* yang menggunakan file pdf bisa tampil utuh alias tidak terpotong di Ipad. Hasil berbeda akan nampak pada tablet yang menggunakan OS Android, dimana tampilan file pdf dapat terputus alias tidak utuh. Yang tak kalah penting, Ipad seperti juga produk Apple lainnya memang terkenal tahan banting atau awet.

Untuk membuat Ipad Anda lebih gaya, kami sarankan untuk menambahkan aksesoris tambahan yang dapat dibeli secara terpisah oleh pengguna untuk melengkapi Ipad. Aksesoris tambahan untuk iPad tersedia mulai dari *keyboard dock*, *iPad case*, *iPad camera connection kit*, *iPad dock*, *iPad 10W USB power adapter*, *iPad dock connector to VGA adapter*, *Apple wireless keyboard*, *headphone*, *earphone* hingga *composite* dan *component AV cable*. (Berlian5)

INNALILLAH WAINNA ILAIHI ROJIUN

SEGENAP KOMISARIS, DIREKSI, DAN PEGAWAI PELINDO III
TURUT BERDUKA CITA ATAS MENINGGALNYA
KOMISARIS PT PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)



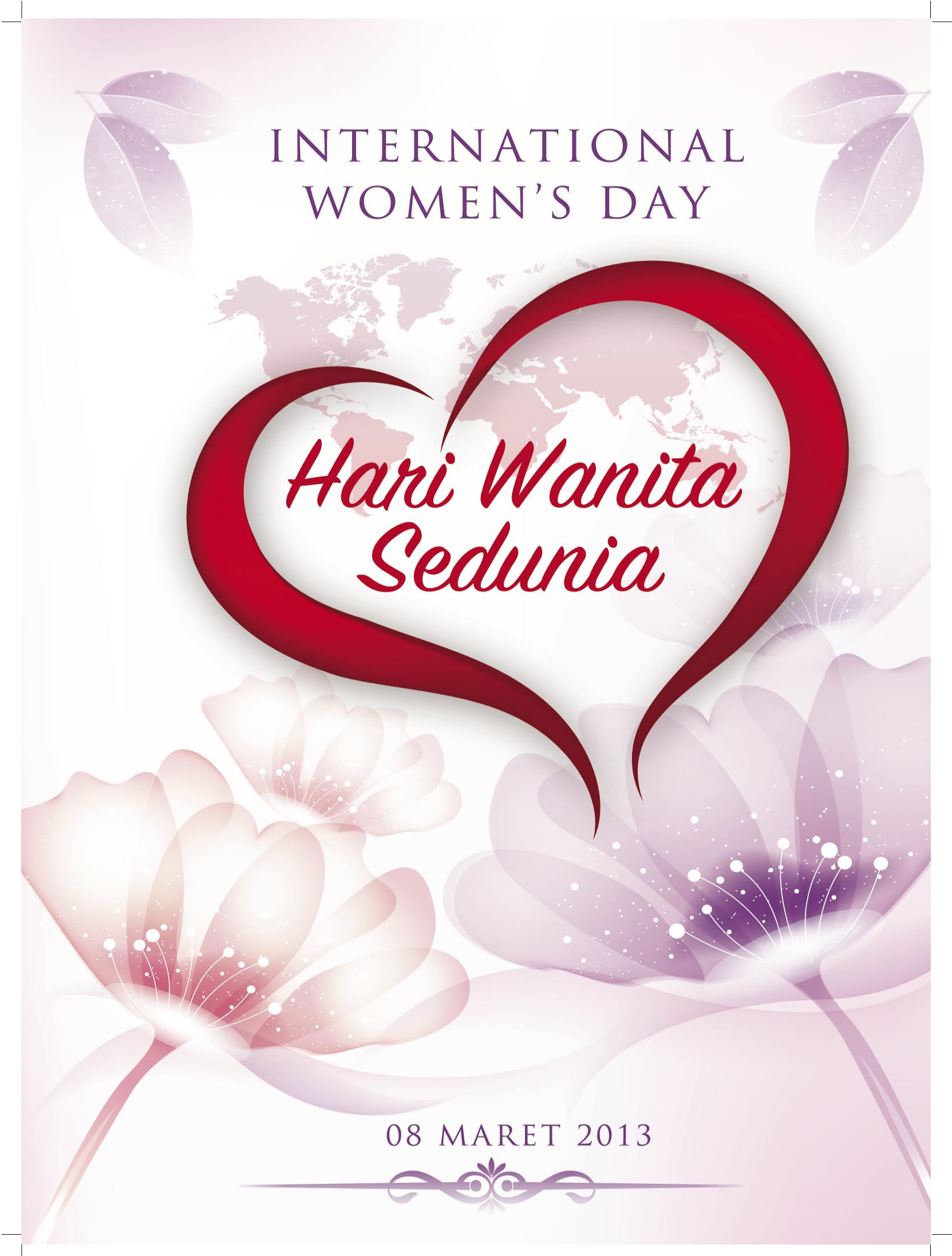
ARIE SOELENDR
ARIE SOELENDR

29 DESEMBER 1946

17 MARET 2013

SEMOGA AMAL IBADAHNYA DITERIMA OLEH ALLAH SWT
SERTA KELUARGA YANG DITINGGALKAN DIBERIKAN KETABAHAN





INTERNATIONAL
WOMEN'S DAY



*Hari Wanita
Sedunia*

08 MARET 2013

